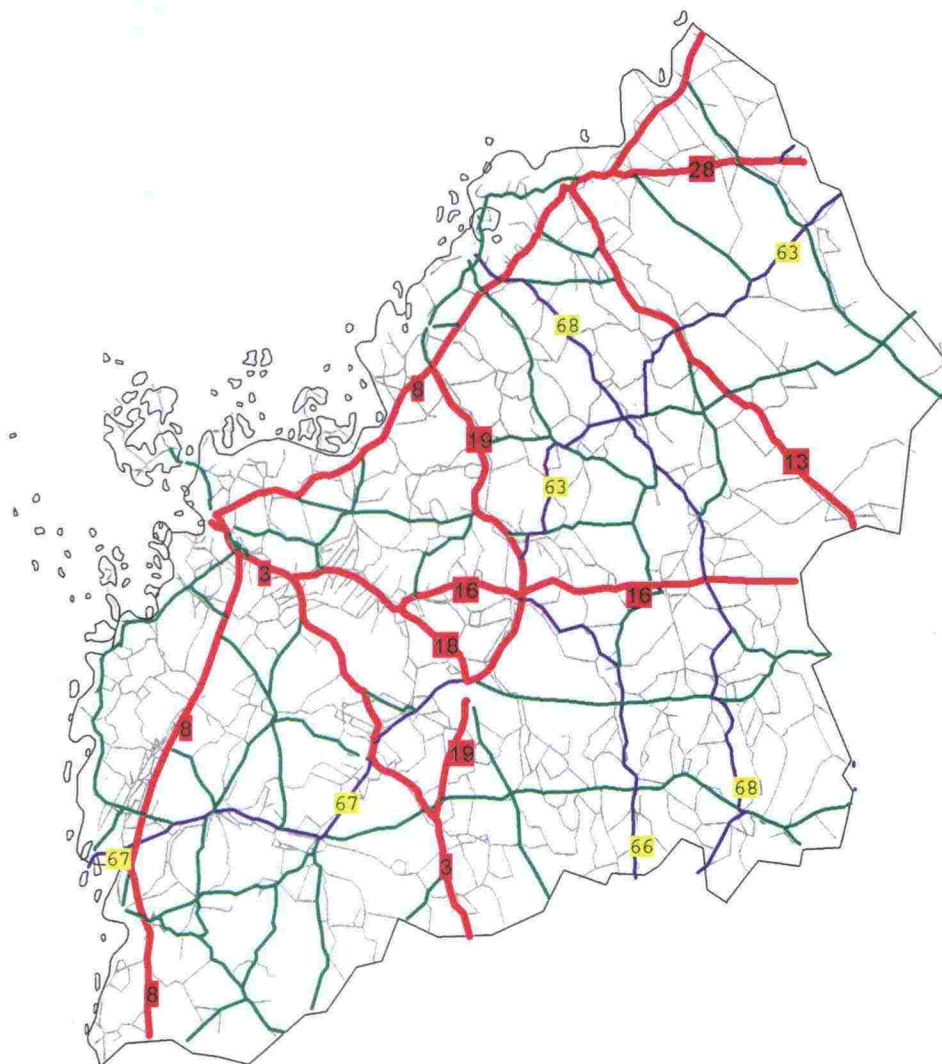




Tielaitos
Vägverket

Toiminta- ja taloussuunnitelma 1997 - 2001 Verksamhets- och finansieringsplan 1997 - 2001



Vaasa 1997
Vasa 1997

Vaasan tiepiiri
Vasa vägdistrikt

SISÄLLYSLUETTELO

| | Sivu |
|---|------|
| SISÄLLYSLUETTELO | 1 |
| JOHDANTO | 2 |
| 1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA NYKYISET TIE JA LIIKENNEOLOT | 3 |
| 2. TIENPIDON STRATEGIA | 5 |
| 3. RAHOITUSLÄHTÖKOHDAT | 6 |
| 4. TOIMINTALINJAT TUOTTEITTAIN | 8 |
| 5. VAIKUTUKSET | 12 |
| LIITTEET | 24 |

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | Sida |
|--|------|
| INNEHÅLLSFÖRTECKNING | 1 |
| INLEDNING | 13 |
| 1. VERKSAMHETSMILJÖ OCH NUVARANDE VÄG- OCH TRAFIKFÖRHÅLLANDEN | 14 |
| 2. VÄGHÅLLNINGSSTRATEGI | 16 |
| 3. UTGÅNGSPUNKTER FÖR FINANSIERINGEN | 17 |
| 4. VERKSAMHETSLINJER PRODUKTIVIS | 19 |
| 5. EFFEKTER | 23 |
| ILAGOR | 24 |

JOHDANTO

Tiepiiri laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman tielaitoksen toiminnansuunnittelun osana. Tämä suunnitelma käsittää vuodet 1997 - 2001.

Suunnitelman lähtökohtana ovat piirin tienpidolle asetetut tavoitteet, jotka koskevat yhteiskunnallisia vaikutuksia, toimintaa, taloudellisuutta ja tehokkuutta sekä arvio käytettävissä olevasta rahoituksesta. Tienpitoa suunnitellaan yhteiskunta- ja tiepoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Vuoden 1997 osalta suunnitelma on osa piirin ja tielaitoksen keskushallinnon välistä tulossopimusta ja vuosien 1998 - 2001 osalta suunnitelma perustuu tulossopimuksessa hahmoteltuun tienpidon strategiaan ja rahoitusennusteeseen.

Tienpidon ohjelmoinnin tarkoituksena on sovittaa yhteen tienpidon tavoitteet ja muut tavoitteet piirin resurssien kanssa niin, että ne muodostavat taloudellisesti toimivan ohjelman. Toimenpideohjelman tarkoituksena on myös eri tiehankkeiden ja niiden suunnittelu- ja rakennusvaiheiden yhteensovittaminen.

Toimenpideohjelmaa ei sellaisenaan vahvisteta, koska kehittämishankkeiden rahoituksesta päätetään vasta kyseisen vuoden tulo- ja menoarvion yhteydessä ja perustienpidon töistä vuosittain piirin ja keskushallinnon välisessä tulossopimuksessa.

Tienpidon suunnitelmassa on esitetty myös Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen 5b-aluekehitysohjelmiin sisältyvät tiehankkeet.

Suunnitelman periaatelinjauksista ja tärkeimmistä hankkeista on neuvoteltu Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen kanssa. Liitot esittivät toimintaohjelmiin otettavaksi uusien pääteiden tason parantamisia (KT 44 ja VT 18) ja esittivät etsittäväksi kohteita aluekehittämishankkeiksi ohjelmakauden loppuvaiheeseen. Lisäksi neuvotteluissa liittojen taholta painotettiin, ettei alemman tieverkon kuntoa saa päästää rapistumaan.

Piirin toiminta- ja taloussuunnitelma tehdään vuosittain ja seuraavan suunnitelman teko alkaa 1997 keväällä, jolloin on saatu sidosryhmin lausunnot.

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA NYKYISET TIE JA LIIKENNEOLOT

Tienpidon kysyntä

Vaasan läänissä liikennöinti on jakautunut melko tasaisesti koko alueelle. Kolmen kaupunkikeskuksen (Vaasa, Kokkola sekä Seinäjoki) alueella yleisillä teillä esiintyy ajoittain liikenteen ruuhkautumista.

Asutuksen jakautuminen tasaisesti pieniin taajamiin ja haja-asutukseen aiheuttaa vaatimuksia tieverkon laajuudelle. Läänin maa- ja metsätalouksvaltaisuus edellyttää myös alemmalta tiestöltä riittävää raskaan liikenteen sietokykyä.

Yhteiskunnan odotukset keskittyvät yhä enemmän kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen sekä sorapintaisen tieverkon parantamiseen. Alemman tieverkon kunnossapidon tasosta ollaan oltu huolestuneita.

Vaatus koululaisten turvallisesta koulureitistä on myöskin tullut voimakkaasti esille kuntien lakkauttaessa syrjäkylien kouluja ja koululaiskyytejä.

Ympäristökysymyksissä yhdyskuntien pohjavesien suojaaminen tiealueella on ollut viime vuosina korostetusti esillä. Myös tienvarsiasukkaiden suojaaminen liikennemelulta vilkkaimpien teiden varsilla on tullut esille toistuvasti.

Liikennemäärät eivät huomattavasti kasva, vaikka talouden parantuminen onkin lisännyt tavaroiden kuljetusta. Maaseudun palveluiden lakkauttaminen tulee entisestään lisäämään asiointiliikennettä taajamiin. Tämä saattaa aiheuttaa liikenneturvallisuuden heikentymistä taajamissa.

Tieliikenneolot

Tieverkko

Vaasan piirin tieverkon pituus on 8674 km, joista valtateitä 830 km, kantateitä 510 km, seututeitä 1497 km sekä yhdysteitä 5836 km. Päälystettyjä teitä on 5614 km (64 %) ja sorateitä 3060 km.

Kevyen liikenteen väyliä on 520 km sekä alikulkukäytäviä 173 kpl. Kevyen liikenteen väyliä tarvitaan nykyistä enemmän, koska asutus ja muu maankäyttö sijoittuvat usein nauhamaisesti teiden varsille.

Siltoja tiepiirissä on 1321 kpl, joista painorajoitettuja 44 kpl. Painorajoitettut sillat sijaitsevat yhdystieverkolla. Päätieverkon silloista ovat useat kapeita ja sijaitsevat tieosuuksilla, joilla on leveyspuutteita. Erikoiskuljetusten verkon parantamiseksi tulisi muutama silta pääteillä vahvistaa.

Verkollisia puutteita on muutamien kuntakeskusten välisten seututeiden tasossa. Puutteet kohdistuvat yleensä geometriaan ja päälysteeseen. Pääteistä on yli 750 km liian kapeita sekä lisäksi uusilla kantateilla on merkittäviä geometriapuutteita.

Piiri ei ole voinut merkitä valtatiestä 18 osuutta Seinäjoki - Myllymäki valtatieksi tien liian alhaisen tason vuoksi. Myöskään kantatietä 44 välillä Kauhajoki - Hämeenpiirin raja ei ole vielä merkitty kantatieksi samasta syystä. Kantateilla on vielä tieosuudet Ähtäri - Alajärvi (KT68) ja

Kauhava - Korttesjärvi sekä Evijärvi - Kaustinen (KT 63), joiden taso ei vastaa päätieltä edellytettävää standardia.

Piirin tiestön pääoma-arvo on 1996 lopulla 8,7 miljardia markkaa. Piirin tiestön pääomalaskelmissa poistoprosentti 2,13 % on suurempi kuin muissa piireissä.

Tieverkon kunto

Päällystettyjen teiden kunto on selvästi alle maan keskitason ja tiet ovat keskimääräistä nopeammin vaurioituvia. Piirin alueella oli vuoden 1995 lopussa yli 16 % (n. 1040 km) maan huonokuntoisista päällystetyistä teistä. Pääteillä vaurioitumisnopeutta lisää se, että niistä vielä 750 km on liian kapeita.

Sorateiden pintakunto on ollut keskimäärin hieman yli tavoitetason. Rakenteellisia kantavuuspuutteita on kolmanneksella soratieverkosta. Kelirikon vuoksi painorajoitettuja teitä on vuosittain 500-800 km. Erityisiä ongelmia aiheuttaa Kokkolan uudelle voimalaitokselle alkaneet turvekuljetukset. Samalla alueella lisääntyvät ongelmat entisestään, jos suunnitteilla oleva Vetelin turvevoimala rakennetaan. Seinäjoen voimalan turvekuljetukset rasittavat alemmaa tieverkkoa piirin keskiosissa.

Piirissä on siltoja keskimääräistä enemmän painorajoitettuna, vaikka piiri on jo vuosia panostanut erityisesti siltojen korjaukseen ja uusimiseen. Painorajoitettuja siltoja piirissä on 44 kpl, mikä on noin 16 % maan painorajoitetuista silloista.

Liikenteen sujuvuus

Ruuhkautumisesta aiheutuvia ongelmia on vähän, lähinnä Vaasan, Kokkolan ja Seinäjoen ympäristön teillä sekä muualla yksittäisissä liittymissä.

Pääteillä matka-aikoihin vaikuttavia alhaisia nopeusrajoituksia on jonkin verran. Valtateillä 80 km/h rajoitusta on 140 km (n. 16 %) ja alle 80 km/h nopeusrajoitusta 21 km (2,5 %). Kantateillä puolestaan on alle 80 km/h rajoitusta 37 km (7 %). Suurin osa valtateiden alhaisista rajoituksista johtuu tienvarren taajasta maankäytöstä sekä huonosta geometriasta. Nopeustason nostaminen edellyttää yleensä raskaita investointeja liikenneympäristöön.

Päivittäinen liikennöitävyys

Talvihoidossa on saavutettu tavoitteena ollut hoitotaso ja yleensä on voitu toimia tavoitteena olevien toimenpideaikojen puitteissa. Tien käyttäjien ja etenkin linja-autojen kuljettajien mielestä hoidon taso alemmalla tieverkolla on liian alhainen ongelmakelien aikana.

Sorateiden kuntoa moittivat niin tienkäyttäjät kuin tienvarren asukkaatkin. Tämä tapahtui etenkin pitkien kuivien tai sateisten jaksojen aikana, vaikka esim. kesällä keskimääräinen kuntotavoite ylitettiin. Kelirikko aiheuttaa keväisin liikenteelle paikoin tuntuja ongelmia ja huomattavia

lisäkustannuksia myös tienpitäjälle. Piirille kunnista ja kansalaisilta tulevasta tienparannusaloitteista suurin osa koskee sorateitä.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus piirissä on parantunut tällä vuosikymmenellä vuosittain lukuunottamatta vuotta 1995 mitattaessa henkilövahinko-onnettomuuksien määrällä. Ennakkotiedot vuoden 1996 tilanteesta näyttävät, että myönteinen kehitys jatkuu. Piirissä tapahtuu kuitenkin kevyelle liikenteelle edelleen keskitasoa enemmän onnettomuuksia.

Ympäristö

Piirin tieverkolla on 240 km liikennemelualueita, joilla asuu noin 10 000 ihmistä. Piirin alueella on vain yksi I-kiireellisyysluokkaan kuuluva alue, mutta muita kiireellisiä alueita on 27 kappaletta. Tähän mennessä ei ole toteutettu erillisiä melunsuojauksia, vaan tehdyt suojaukset ovat liittyneet teiden rakentamis- tai parantamishankkeisiin.

Piirin alueella on 40 tärkeää pohjavesialuetta, jotka ovat talvi- tai kesäsuolattavien teiden vaikutusalueella. Talvisuolauksessa käytetyn suolan määrä on vähentynyt huippuvuosista noin puoleen. Vaikka yleislinjana on suolan käytön vähentäminen, on pohjavesialueilla olevilla teillä edelleen kiireellistä suojaustarvetta 33 km. Näistä suojauksista aiheutuvat kustannukset ovat arviolta 30 Mmk. Sorateitä, joilla kesäsuolaus pitäisi lopettaa, on 10 km. Näiden teiden parantamisesta ja päällystämisestä aiheutuvat kustannukset ovat noin 7 Mmk.

Piirissä on noin 90 km sellaisia sorateitä, jotka pitäisi parantaa ja päällystää tiheälle tienvarsiasutukselle aiheutuvien pölyhaittojen vuoksi. Parannustöiden kustannukset ovat noin 50 Mmk.

Taajamatieselvitysten mukaan piirissä on 25 keskustaaajamaa, joissa on selviä kehittämistarpeita taajamarakenteen, taajamakuvan, liikenteen, liikenneväylien ja/tai liikenneturvallisuuden sovittamisessa yhteen. Lisäksi on selvitetty 120 pienempää taajamaa, joista huomattavassa osassa on kehitettävää jollakin osa-alueella.

2. TIENPIDON STRATEGIA

Tienpidon toimintalinjojen lähtökohtina ovat laitoksen tienpidon suunnitelmassa 1995-2004 asetetut tienpidon tavoitteet ja toimintalinjat sekä tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa 1997 - 2001 asetetut päämäärät. perustienpidon rahoituksen pienentyessä on perustienpidon toiminnan painotuksia joudutaan muuttamaan. Tieverkon kehittäminen piirissä hidastuu merkittävästi aiemoiin vuosiin verrattuna. Kehittämishankkeiden toteuttamisen lykkääntyminen aiheuttaa osaltaan perustienpidolle kustannuspaineita.

Piiri hoitaa ja ylläpitää nykyistä tiestöä. Tiestön kunnon ja liikenneympäristön parantaminen etenee rahoituksen alhaisen tason vuoksi hitaasti.

Tiestön kunnan perusparantamista joudutaan korvaamaan keveillä kunnostustoimenpiteillä.

Myös liikenneturvallisuutta parannetaan mahdollisimman halvalla kohentamalla pienin toimenpitein nykyistä tieympäristöä.

Piirin resurssien vähentyessä ovat sen ensisijaisina tehtävinä päätiestön kunnan ylläpito, liikenneturvallisuuden parantaminen, päällystettyjen teiden kunnan parantaminen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen. Ympäristöä suojelevia toimenpiteitä voidaan tehdä toivottua vähemmän.

Rahoituksen väheneminen vaikuttaa eniten alemman tieverkon parantamiseen, ylläpitoon sekä hoitoon. Ohjelmassa on esitetty lisärahoitusta päällystettyjen teiden kunnan parantamiseen.

Piiri keskittyy ohjelmakautena pääteiden kunnan ylläpidossa valtateiden 3 ja 8 rakenteen parantamiseen. Liikenneympäristön parantamisessa panostetaan eniten taajamien keskustojen parantamiseen (16 kohdetta). Sillaston puutteita vähennetään uusimalla 11 painorajoitettua siltaa.

3. RAHOITUSLÄHTÖKOHDAT

Piirin kehittämisen ja perustienpidon rahoitus on vähentynyt viime vuosina. Piirin mahdollisuuksia suunnitella tehokasta toimintaa toivottujen vaikutusten aikaansaamiseksi haittaa rahoitustason muutokset, jotka viime vuosina ovat olleet yksinomaan alaspäin.

Kehittäminen

Vaasan tiepiirissä on käynnissä kolme kehittämishanketta, Raippaluodon silta, joka valmistuu 1997 ja Vaasan moottoritien jatke, jolla on rahoitusta enää lopullista päällystettä varten vuonna 1998 sekä EU-hankkeena KT 63 Kauhava - Vuorenmaa vuosina 1996 -1998.

| HANKE | K.arv Mmk | Käyt. aik. | 1997 | 1998 | 1999 |
|---------------------------|--------------|---------------|------|------|------|
| Raippaluodon silta | 149.0 | 117.5 | 26.0 | 5.5 | |
| Vaasan moottoritien jatke | 187.8 | 183.0 | 0.0 | 4.8 | |
| Kauhava - Vuorenmaa (EU) | 19.5 | 5.4 | 8.0 | 6.1 | |
| YHTEENSÄ | 356.3 | 305.9 | 34.0 | 16.4 | |

Tielaitoksen perussuunnitelman mukaan piirissä on kehittämishankkeista alkamassa ohjelmakautena vain VT 8 Sepänkylän ohitustie.

Perustienpito

Perustienpidon rahoituksen oletetaan pysyvän likimain nykytasolla. Piiri on ohjelmassa oletanut peruskorjauksen investointeihin saatavan lisäystä, jotta piiri saavuttaisi maan keskitason päällystettyjen teiden kunnossa. Turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty lisäystä uusinvestointien rahoitukseen. Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan perustienpidon rahoitus ei kuitenkaan ohjelmakaudella lisäännä vuoden 1997 tasosta.

| TUOTERYHMÄT ja -Tuotteet | Tot. 1995 | Arvio 1996 | Mmk | | | | |
|---------------------------------|--------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
| - Talvihoito | | 56.9 | 55.0 | 55.0 | 55.0 | 55.0 | 55.0 |
| - Liikenneympäristön hoito | | 32.1 | 30.0 | 33.0 | 33.0 | 33.0 | 33.0 |
| - Sorateiden hoito | | 24.8 | 22.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 |
| - Rakenteiden ja laitt. hoito | | 11.9 | 12.5 | 13.0 | 13.0 | 13.0 | 13.0 |
| HOITO YHT. | | 125.7 | 119.5 | 126.0 | 126.0 | 126.0 | 126.0 |
| - Päällyst.teiden ylläpito | | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 |
| - Rakenteiden ja laitt.ylläpito | | 4.4 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 6.0 |
| YLLÄPITO YHT. | | 39.4 | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 41.0 |
| LAUTTALIIKENTEEN HOITO | | 10.0 | 9.5 | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 7.0 |
| PERUSTIENP.SUUNNITT. | | 12.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| PERUSKORJ.INVESTOINNIT | | 83.0 | 60.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 |
| UUSINVESTOINNIT | | 95.0 | 60.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 |
| TIEHALLINTO | | 34.0 | 34.0 | 34.0 | 34.0 | 34.0 | 34.0 |
| MAANHANKINTA JA KORV. | | 16.5 | 16.0 | 15.0 | 15.0 | 15.0 | 15.0 |
| YHTEENSÄ | | 399.1 | 333.0 | 357.0 | 357.0 | 357.0 | 358.0 |

Muu rahoitus

Vaasan tiepiirin ja maakuntien välisten sopimusten mukaisten EU:n aluekehittämishankkeiden rahoitus:

| OHJELMASSA OLEVAT HANKKEET | K.arv. Mmk | Käyt. ennen | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---------------|----------------|------|------|------|
| Vähäkyrö - Vöyri | 13.5 | 4.1 | 6.9 | 2.5 | |
| Kauhava - Vuorenmaa | 19.5 | 5.4 | 8.0 | 6.1 | |
| Tiukka - Karhusaari | 22.5 | 0.0 | 0.6 | 10.3 | 11.6 |
| Ähtävänjoen vesistöalueen kehittäminen | 0.1 | 0.0 | 0.05 | 0.05 | |

4. TOIMINTALINJAT TUOTTEITTAIN

Tieverkon kehittäminen

Laitoksen vuosien 1997 - 2001 TTS:n perussuunnitelmassa on piiristä vuonna 1999 alkavana hankkeena vain Sepänkylän ohikulkutie. Keskeneneräisen Raippaluodon sillan ja KT 63 Kauhava - Vuorenmaa rakentamisen sekä VT 3 Helsingby-Pitkämäki viimeistelytöiden kustannukset ovat vuosina 1998 - 2001 yhteensä 16,4 Mmk.

Vaasan tiepiiri esittää seuraavia hankkeita kehittämisohjelmaan:

| HANKE | K.arv. Mmk | Aloitus- vuosi | Huom. |
|---------------------------------|---------------|-------------------|----------|
| Sepänkylän ohitustie | 170.0 | 1997 | |
| Kokkolan satamatie | 60.0 | 1998 | |
| Tiukka - Karhusaari | 22.5 | 1998 | EU-hanke |
| Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie | 130.0 | 1999 | |
| Vaasa - Höstvesi | 68.0 | 2000 | |
| Seinäjoen itäinen ohikulku | 150.0 | 2002 | |

Kehittämisen hankkeista on lisätietoa kohdassa Hankekuvaukset.

Tieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu

Vuosina 1995 - 96 on tieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu kohdistunut lähinnä esisuunnitteluun ja kaavoituksen vaatimaan yleissuunnitteluun. Suunnittelukustannukset olivat vuonna 1996 sekä koko ohjelmakauden aikana 6 Mmk vuodessa.

Kehittämisen suunnittelussa esisuunnitelmista merkittävin on Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka käynnistyi 1996 ja jatkuu vuosina 1997 - 98. Vuonna 1997 käynnissä olevia yleissuunnitelmia ovat VT 8 Kokkolan ohikulkutie, Laihia - Vähäkyrö (uusi yhteys), VT 3 Kurikka - Koskenkorva ja Seinäjoki - Koura (VT 18 uusi linjaus) ja KT 63 Evijärvi - Kaustinen.

Talvihoito

Talvihoidossa on tavoitteena laitoksen talvihoidon toimintalinjojen mukainen laatutaso. Talvihoidon kustannukset olivat vuonna 1996 noin 57 Mmk, mikä on enemmän kuin viime vuosina keskimäärin. Vuonna 1997 talvihoidon kustannuksiksi on arvioitu 55 Mmk normaaleissa sääoloissa kuten myös koko suunnittelukaudella. Mikäli suolan käyttöä joudutaan tulevana vuosina vielä vähentämään, niin tämä tulee nostamaan kustannuksia arvioidusta.

Talvihoidon tasoa tullaan nostamaan turvallisuudeltaan heikoilla tieosilla.

Liikenneympäristön hoito

Liikenneympäristön hoidolla huolehditaan, että tieympäristö laitteineen on tienkäyttäjän turvallisuuden ja viihtyvyyden edellyttämässä kunnossa. Liikenneympäristön hoidon kustannukset olivat vuonna 1996 noin 32 ja vuonna 1997 30 Mmk. Laatutason noston lisäksi tulevana vuosina kustannuspaineita aiheuttavat vesiliukoisten ajoratamaalien käyttö, tiemerkintöjen heijastavuuden laatuvaatimukset ja energian hinnannousu. Lisäksi pyöräilyreittien merkitseminen maastoon aiheuttaa lisäkustannuksia. Paineita olisi myös parantaa pääteiden tieympäristön hoitoa. Mikäli hoitotaso nostetaan nykyisten laatuvaatimusten tasolle, niin vuosina 1998-2001 liikenneympäristön hoidon kustannukset ovat noin 33 Mmk vuodessa.

Sorateiden hoito

Sorateiden kunto pidetään tavoitetasolla, kuntoluokka 3. Vuonna 1996 sorateiden ylläpidon kustannukset olivat noin 25 Mmk samoin vuonna 1997. Vuosina 1998 - 2001 tavoitteen mukaiset kustannukset ovat noin 25 Mmk vuodessa. Kelirikkorajoitusten vähentäminen edellyttäisi lisäksi 3-5 Mmk:n lisäpanostuksen vuosittain.

Rakenteiden ja laitteiden hoito

Piiri hoitaa teiden rakenteita ja laitteita (kuivatuslaitteet, kaiteet, liikenne-merkit ym.) siten, ettei niiden toiminta esty eikä arvioitu elinikä lyhene. Tuotteen kustannukset 1996 olivat arviolta 12 Mmk ja vuonna 1997 12,5 Mmk. Tiestöllä olevat laitteet ovat lisääntyneet ja ikääntyneet, joten tulevaisuudessa niiden hoito vaatii hieman enemmän resursseja. Vuosina 1998 - 2001 tuotteen kustannukset tulevat olemaan 13 - 14 Mmk.

Päällystettyjen teiden ylläpito

Ylläpidolla tarkoitetaan uudelleenpäällystämistä ja muita toimia, joilla palautetaan tien päällyste liikenteen edellyttämään kuntoon. Päällystettyjen teiden ylläpidossa on piirissä tavoitteena saavuttaa maan keskitaso teiden pintakunnossa. Tämä edellyttää vuosittain parantamista tai kunnostamista 450 - 500 tiekilometrillä. Pintakunnon ylläpitämiseksi joudutaan usein tekemään keveitä toimenpiteitä, joilla siirretään toistuvasti tien peruskorjausta muutamalla vuodella eteenpäin. Viime vuosiin verrattuna tulevat lisäkustannuspaineita aiheuttamaan SOP-pintaisten teiden kunnostustyöt.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito

Ylläpidossa kunnoltaan heikentyneet tien rakenteet ja laitteet korjataan tai uusitaan alkuperäiseen kuntoon. Työmenetelmien kehittymisestä tuleva säästö ei riittäne kompensoimaan laitteiden määrän ja ikääntymisen aiheuttamia korjaamis- ja uusimiskulujen kasvua. Tuotteen kustannukset olivat 1996 arviolta 4,4 Mmk ja ovat 1997 5 Mmk. Vuosina 1998 - 2001 on kustannuksiksi arvioitu 5 - 6 Mmk vuodessa.

Lossiliikenteen hoito

Piirin hoidossa on neljä lossiväliä ja viisi lossialusta. Lossivälit vähenevät syksyllä 1997, kun Raippaluodon silta valmistuu. Osalla losseista on siirrytty vuonna 1996 kutsuliikenteestä aikataulun mukaiseen liikennöintiin.

Lossiliikenteen hoidon kustannukset olivat 10,0 Mmk vuonna 1996. Vuosikustannukset ovat 9,5 Mmk vuonna 1997 ja sen jälkeen ne ovat 7,0 Mmk vuodessa.

Päällystettyjen teiden peruskorjaus

Päällystettyjen teiden peruskorjauksessa parannetaan tien rakenteet liikenteen aiheuttaman kuormituksen edellyttämään kuntoon.

Piirin päällystetyn tiestön kunto on huonompi ja vaurioitumisnopeus on suurempi kuin maassa keskimäärin. Teiden vaurioitumisnopeuden saattaminen keskitasoon vaatii vuosittain kevyttä rakenteenparantamista noin 60 km:llä ja raskasta rakenteen parantamista 25 km:llä. Lisäksi päätteitä tulisi leventää muiden töiden yhteydessä noin 40 km vuodessa.

Vuonna 1996 päällystettyjen teiden peruskorjauksen kustannukset olivat 40 Mmk ja vuonna 1997 ne ovat tavoitteeseen nähden aivan liian alhaiset 45 Mmk. Nykyinen alhainen rahoitustaso kasaa raskaita rakenteen parantamisia tuleville vuosille. Vuosina 1997 - 2001 tavoitteen mukaiset kustannukset ovat 60 Mmk vuodessa.

Sorateiden peruskorjaus

Piiri ei pysty tekemään sorateiden peruskorjausta rahoituksen vähäisyyden vuoksi. Kuntopuutteita soratieverkolla hoidetaan ylläpitotoimin.

Piirissä on vilkkaasti liikennöityjä soratieosuuksia 41 km, joilla KVL on suurempi kuin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkasliikenteisimpien sorateiden parantamiseen ja päällystämiseen tarvittaisiin vuosittain noin 10 Mmk.

Siltojen ja laitureiden peruskorjaukset

Sillaston kunto pidetään pitkällä aikavälillä nykytasolla ja siltojen painorajoituksia poistetaan niin, että piiri lähestyy painorajoitusten määrässä maan keskitasoa. Viime aikoina on tullut ilmi runsaasti vaurioita, etenkin 20-25 vuotta vanhojen siltojen eristyksissä, joten siltojen kunnostus tulee vaatimaan entistä suurempaa panostusta. Siltojen hoitoa tulee kehittää vaurioitumisen hidastamiseksi. Vuonna 1996 siltojen ylläpidon kustannukset olivat 10 Mmk. Tavoitteen mukaiset kustannukset ovat vuosina 1997- 2001 noin 12-15 Mmk vuodessa ja ne jakautuvat puoliksi peruskorjauksiin ja puoliksi korvausinvestointeihin.

Uusininvestoinnit

Uusinveistoinnit ovat liikenneympäristön parantamishankkeita, jotka lisäävät tiestön arvoa.

Uusininvestoinneilla tulisi saavuttaa pääosa liikenneonnettomuuksien

vähentämistavoitteista ja hoitaa liikenteen ja tienpidon ympäristöhaittojen torjuntatoimet. Lisäksi tienkäyttäjät ja sidosryhmät odottavat sorateiden parantamista.

Liikenneonnettomuuksien vähentäminen noin 3 hvo/vuosi edellyttää, että vuosittain parannetaan 2-3 taajaman tiet, parannetaan ja järjestellään liittymiä, rakennetaan kevyen liikenteen väyliä ja alikulkukäytäviä, hirviaitoja, rautateiden tasoristeysten turvalaitteita, tievalaistusta sekä pehmenetään tieympäristöä. Taajamajärjestelyjen kustannukset ovat noin 15-20 Mmk ja muiden turvallisuustoimenpiteiden noin 20-25 Mmk vuodessa.

Ympäristöhaittojen torjunnassa toteutetaan kiireellisiä pohjavesialueiden suojauksia, päällystetään pohjavesialueilla olevia sorateita ja toteutetaan kiireellisimpiä meluntorjuntatoimenpiteitä. Suunnittelukaudella pohjavesialueiden suojausten kustannukset ovat 15 Mmk.

Vanhojen materiaalinottoalueiden kunnostukseen ja tiemaiseman parantamishankkeisiin osallistumiseen tarvitaan vuosittain noin 1 Mmk.

Uusinvestointien tavoitteiden mukaiset kustannukset ovat noin 75 Mmk vuodessa. Vuonna 1995 kustannukset olivat noin 150 Mmk. Vuoden 1996 kustannukset olivat noin 95 Mmk. Uusinvestointien kustannukset ovat 60 Mmk vuonna 1997 ja 70 Mmk vuosina 1998 -2001.

Uusinvestoinneissa on kaksi uutta kustannusarvioltaan yli 10 Mmk hanketta:

Pt 18046 Vetelin keskusta

Moottoriajoneuvoliikenne ja kevytliikenne on Vetelin keskustaajamassa erottelematta. Tie- ja piha-alueiden rajaukset ovat epämääräisiä ja liittymäjärjestelyt sekavia. Hankkeen tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta ja -ympäristöä sekä kevyen liikenteen olosuhteita. Liikenne-
muodot erotellaan omille kaistoilleen, ajonopeuksia hidastetaan rakenteellisin keinoin ja maisemoimalla tiealuetta sekä lähiympäristöä.

Vt 16 Tervajoen kohdalla

Tervajoen taajama sijoittuu valtatie 16 molemmin puolin ja tämä aiheuttaa päätielle paikallisliikennettä useiden järjestelemättömien liittymien kautta. Tervajoen läpi kulkevan kaukoliikenteen ja samalla paikallisen liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan rakentamalla valtatie ja seututien eritasoliittymä, alikulkukäytävä ja kanavoiteja sekä täydentämällä rinnakkaistieverkkoa ja kevyen liikenteen järjestelyjä.

Perustienpidon suunnittelu

Perustienpidon suunnitelmien tarve vähenee viime vuosiin verrattuna. Suunnittelukustannuksia taas nostaa tietointokarttojen laatiminen. Vuonna 1996 perustienpidon suunnittelun kustannukset olivat, mukaan lukien työllisyshankkeet ja aluekehitysohjelmassa olevat hankkeet, noin 12 Mmk. Vuonna 1997 kustannukset ovat 10 Mmk, kuten myös ohjelmakauden loppuun asti 1998 - 2001.

Tiehallinto

Vaasan piirin tiehallintoa on kehitetty vastaamaan tulevan tiehallinnon ja tuotannon eriyttämisen vaatimuksia. Tiehallinnon organisaatio on piirissä kevyt. Tiehallinnon kustannuksiksi on arvioitu 34 Mmk vuodessa.

5. VAIKUTUKSET

Liikenteen sujuvuuteen vaikuttavat eniten päätieverkon kehittämishankkeet, joita piiri on suunnitellut ohjelmakautena valmistuvaksi vain VT 8 Sepänkylän ohikulkutien. Pääteiden leventämisellä sekä liittymien kanavoineilla ja liittymien järjestelyillä luodaan edellytyksiä liikenteen sujuvuuden parantumiselle. Matka-aikojen lyhentämiseen tehtävillä toimenpiteillä on kuitenkin vain vähäinen vaikutus.

Ohjelmalla ei saavuteta tavoitteissa edellytettyä turvallisuusvaikutuksia. Uusinvestointien rahoitus on aivan liian alhaisella tasolla, jotta yli 5 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuosittain tiepiirin toimin saataisiin aikaan. Koko perustienpidon toiminnan vaikutus ilman linjaosuuksien nopeusrajoitusten alentamisia on 2 - 3 hvo/vuosi. Taajamien nopeusrajoitusten alentaminen vaikuttaa vain vähän todellisiin onnettomuusmääriin ilman rajoitusta tukevia liikenneympäristön muutoksia.

Myönteisiä ympäristövaikutuksia ohjelman toteuttaminen antaa lähinnä pohjavesien suojaukseen, jossa pohjavesialueita saadaan suojattua noin 10 km. Liikenneympäristöä saadaan parannettua 12 taajamassa. Tienpidossa ympäristöasioiden hallintaan tulevat merkittävästi vaikuttamaan eri tienpitotoimenpiteiden ympäristöasioita koskevat määräykset, joita ohjelmakauden aikana kehitetään.

INLEDNING

Som en del av vägverkets verksamhetsplanering uppgör vägdistriktet årligen en verksamhets- och finansieringsplan. Denna plan omfattar åren 1997 - 2001.

Utgångspunkten för planen är de mål som distriktet uppställt för väghållningen i fråga om de samhälleliga effekterna, verksamheten, lönsamheten och effektiviteten samt uppskattningen av den finansiering som man har till sitt förfogande. Väghållningen planeras i enlighet med de samhälls- och trafikpolitiska målsättningarna. För år 1997 utgör planen en del av resultatavtalet mellan distriktet och vägverkets centralförvaltning och för åren 1998 - 2001 baserar planen sig på den väghållningsstrategi och finansieringsprognos som skisserats upp i resultatavtalet.

Avsikten med åtgärdsplaneringen är att koordinera väghållningens målsättningar och övriga mål med distriktets resurser till ett ekonomiskt genomförbart program. Avsikten med åtgärdsprogrammet är också att koordinera olika vägprojekt och deras planerings- och byggnadsskeden.

Åtgärdsprogrammet som sådant fastställs inte, eftersom finansieringen av utvecklingsprojekt slås fast först i samband med ifrågavarande års statsbudget och finansieringen av basväghållningsprojekt i resultatavtalet mellan distriktet och centralförvaltningen.

I väghållningsplanen finns också de vägprojekt som ingår i Sydösterbottens och Österbottens förbunds 5b-regionutvecklingsprogram.

Man har diskuterat de principiella linjedragningarna och de viktigaste projekten, som ingår i planen, med Sydösterbottens, Mellersta Österbottens och Österbottens förbund. Förbunden föreslog att man i verksamhetsplanerna tar med förbättringen av standarden på nya huvudvägar (Sv 44 och Rv 18) och att man söker efter eventuella regionutvecklingsprojekt för slutet av programperioden. Vid förhandlingarna med förbunden poängterades dessutom att man inte får låta standarden på det lägre vägnätet förfalla.

Distriktets verksamhets- och finansieringsplan uppgörs årligen och utarbetandet av den följande planen startar på våren 1997 när man har fått utlåtanden av intressegrupperna.

1. VERKSAMHETSMILJÖ OCH NUVARANDE VÄG- OCH TRAFIKFÖRHÅLLANDEN

Väghållningsefterfrågan

I Vasa län är trafiken ganska jämnt fördelad på hela området. Vid de tre stadscentra (Vasa, Karleby och Seinäjoki) förekommer det tidvis trafikstockningar på de allmänna vägarna.

Eftersom bosättningen är jämnt fördelad på små tätorter och glesbygder ställer det vissa krav på vägnätets omfattning. Jord- och skogsbrukets dominerande ställning i länet förutsätter att också det lägre vägnätet har en tillräcklig toleransgräns i fråga om den tunga trafiken.

Samhällets förväntningar gäller i allt större utsträckning att säkerheten för den lätta trafiken förbättras och att grusvägnätet förbättras. Man har varit bekymrad över underhållsnivån på det lägre vägnätet.

Man har kraftigt fört fram kravet på trygga rutter för skolelever i och med att kommunerna drar in skolor i avsides belägna byar och minskar på skoltransporterna.

Vad gäller miljöfrågor har man under de senaste åren kraftigt poängterat skydd av grundvatten. Att skydda vägkantsbosättningen mot trafikbuller invid de livligast trafikerade vägarna har också aktualiserats flera gånger.

Trafikmängderna ökar inte i någon större utsträckning även om den förbättrade ekonomin ökar varutransporterna. I och med att servicen på landsbygden dras in kommer trafik för att uträtta ärenden i tätorter att öka ytterligare. Detta kan medföra att trafiksäkerheten i tätorter försämras.

Vägtrafikförhållanden

Vägnätet

Vägnätet inom Vasa vägdistrikt uppgår till 8 674 km, varav riksvägar 830 km, stamvägar 510 km, regionvägar 1 497 km och förbindelsevägar 5 836 km.

Mängden belagda vägar är 5 614 km (64 %) och grusvägar 3 060 km.

Gång- och cykelvägar finns 520 km och underfarter 173 st. Det behövs mera gång- och cykelvägar eftersom bosättningen och den övriga markanvändningen finns bandliknande spridd längs vägarna.

Antalet broar inom distriktet uppgår till 1 321 st, varav 44 st är viktbegränsade.

De viktbegränsade broarna finns på förbindelsevägar. Av broarna på huvudvägnätet är många smala och de finns på vägavsnitt vars bredd är bristfällig. För att förbättra specialtransportnätet borde några av broarna på huvudvägarna förstärkas.

Det finns vägnätsmässiga brister på regionvägarna mellan några kommuncentra. Bristerna gäller vanligen geometrin och beläggningen. Av huvudvägarna är över 750 km för smala och dessutom finns det betydande geometribrister på de nya stamvägarna.

Distriktet har inte kunnat utmärka sträckan Seinäjoki - Myllymäki av riksväg 18 som riksväg på grund av vägens för låga standard. Av samma orsak har man inte

heller kunnat utmärka sträckan Kauhajoki - Tavastlands distrikts gräns av stamväg 44 som stamväg. På stamvägarna finns det ytterligare sträckorna Etseri - Alajärvi (Sv 68) och Kauhava - Korteshjärvi samt Evijärvi - Kaustby (Sv 63), vilkas nivå inte motsvarar den standard som förutsätts av huvudvägar.

Kapitalvärdet för vägnätet inom distriktet uppgick i slutet av 1996 till 8,7 miljarder mark. Avskrivningsprocenten 2,13 % i kapitalberäkningarna för distriktets vägnät är större än i andra distrikt.

Vägnätets skick

De belagda vägarnas skick är klart under genomsnittet för landet och det uppstår skador på dem snabbare än i medeltal. Distriktets andel av belagda vägar som är i dåligt skick i hela landet, var i slutet av år 1995 över 16 % (ca 1 040 km). Uppkomsten av skador på huvudvägarna påskyndas dessutom av det faktum att 750 km av dem är för smala.

Grusvägarnas ytskick har i medeltal varit en aning över den eftersträvade nivån. Konstruktionsmässiga bärighetsbrister finns på en tredjedel av grusvägarna. Mängden viktbegränsade vägar till följd av menföret uppgår årligen till 500 - 800 km. Speciella problem uppstår av de torvtransporter som görs till det nya kraftverket i Karleby. Problemen inom samma område kommer att öka ytterligare om det planerade torvkraftverket byggs i Vetil. Torvtransporterna till kraftverket i Seinäjoki anstränger det lägre vägnätet i de mellersta delarna av distriktet.

Det finns flera viktbegränsade broar i distriktet än i genomsnitt, även om man inom distriktet redan under flera år speciellt har satsat på att repara och förnya broar. Det finns 44 viktbegränsade broar inom distriktet, vilket är ca 16 % av de viktbegränsade broarna i hela landet.

Trafikens smidighet

Problemen till följd av rusningstrafik är få, de finns främst bara på vägar i närheten av Vasa, Karleby och Seinäjoki samt i övrigt i några enstaka anslutningar. På huvudvägar finns det en aning låga hastighetsbegränsningar som inverkar på restiderna. På riksvägarna förekommer begränsningen 80 km/h på 140 km (ca 16 %) och begränsningar under 80 km/h på 21 km (2,5 %). På stamvägarna finns begränsningar under 80 km/h på 37 km (7 %). Största delen av de låga hastighetsbegränsningarna på huvudvägarna beror på den täta markanvändningen samt den dåliga geometrin. En höjning av hastighetsnivån förutsätter i allmänhet tunga investeringar i trafikmiljön.

Daglig framkomlighet

I fråga om vinterunderhållet har man uppnått den eftersträvade skötselnivån och man har i allmänhet kunnat hålla sig inom ramarna för de uppställda åtgärds- tiderna. Trafikanterna och speciellt busschaufförerna har dock ansett att skötselnivån på det lägre vägnätet är för låg vid problemföre.

Både trafikanterna och de som bor invid grusvägar klagar över vägarnas skick, speciellt vid långa torra eller regniga perioder, även om den genomsnittliga konditionsmålsättningen överskreds på sommaren. På våarna förorsakar menföret ställvis kännbara problem för trafiken och betydande tilläggskostnader för väghållaren. Största delen av de vägförbättringsförslag som distriktet får av kommunerna och medborgarna gäller just grusvägar.

Trafiksäkerheten

Trafiksäkerheten inom distriktet har, mätt i personskadeolyckor, förbättrats varje år under det här årtiondet med undantag av år 1995. Förhandsuppgifterna för situationen år 1996 visar att den positiva utvecklingen fortsätter. Det sker dock fortfarande flera lätttrafikolyckor inom distriktet än i genomsnitt.

Miljön

På vägnätet inom distriktet finns 240 km trafikbulerområden, inom vilka det bor ca 10 000 människor. Inom distriktet finns bara ett område som hör till skyndsamhetsklass I, men det finns 27 andra skyndsamma områden. Man har hittills inte genomfört särskilda bullerskyddsobjekt, utan de skydd som har byggts har gjorts i anknytning till byggande och förbättring av vägar.

Det finns 40 viktiga grundvattenområden inom distriktet, vilka finns inom verkningssområdet för vägar som saltas på vintern eller sommaren. Den mängd salt som används för vintersaltning har minskat med ca hälften från toppåren. I början av år 1995 ökade dock saltmängderna igen. Även om den allmänna trenden är att minska på saltmängden, finns det dock fortfarande brådskande behov att skydda 33 km väg som finns på grundvattenområden. Kostnaderna för dessa skyddsåtgärder beräknas uppgå till 30 Mmk. Det finns 10 km grusvägar, på vilka sommarsaltningen borde upphöra. Kostnaderna för förbättring och beläggning av dessa vägar är ca 7 Mmk.

Det finns inom distriktet 90 km grusvägar som borde förbättras och beläggas på grund av de dammolägenheter som förorsakas den täta bosättningen invid vägarna. Kostnaderna för förbättringsarbetena uppgår till ca 50 Mmk.

Enligt tätortsutredningar finns det inom distriktet 28 centrumtätorter där det finns tydliga behov att koordinera tätortsstrukturen, tätortsbilden, trafiken, trafiklederna och/eller trafiksäkerheten. Man har dessutom utrett 120 mindre tätorter, och i en betydande del av dessa finns det skäl att utveckla något delområde.

2. VÄGHÅLLNINGSTRATEGI

Utgångspunkterna för verksamhetslinjerna för väghållningen är de väghållningsmålsättningar och verksamhetslinjer som uppställts i verkets väghållningsplan 1995 - 2004 samt de mål som uppställts i vägverkets verksamhets- och finansieringsplan 1997 - 2001. I och med att finansieringen av basväghållningen minskar

har man varit tvungen att ändra verksamhetstyngdpunkterna inom basväghållning. Verksamheten i fråga om utvecklingen av vägnätet avtar inom distriktet jämfört med tidigare år. Uppskjutningen av utvecklingsprojekt förorsakar för sin del kostnadstryck inom basväghållningen.

Distriktet underhåller och upprätthåller det nuvarande vägnätet. På grund av den knappa finansieringen framskrider förbättringen av vägnätets skick och trafikmiljön långsamt. Grundförbättringar av vägnätets skick måste ersättas med lätta istandsättningsåtgärder.

Också trafiksäkerheten förbättras så billigt som möjligt genom att man förbättrar den nuvarande vägmiljön med hjälp av små åtgärder.

I och med att distriktets resurser minskar är dess främsta uppgift att upprätthålla konditionen på huvudvägnätet, förbättra trafiksäkerheten, förbättra de belagda vägarnas skick samt förbättra förhållandena för den lätta trafiken. Miljöskyddsåtgärder kan vidtas i mindre utsträckning än önskat.

Den minskade finansieringen inverkar mest på förbättringen, upprätthållandet och skötseln av det lägre vägnätet. I programmet föreslås tilläggsfinansiering för förbättring av de belagda vägarnas skick.

Beträffande upprätthållandet av huvudvägarnas skick koncentrerar distriktet sig under programperioden på konstruktionsförbättringar på riksvägarna 3 och 8. I fråga om förbättringar av trafikmiljön satsar man mest på förbättring av tätortscentra (16 objekt). Brister i broar minskas genom att man förnyar 11 viktbegränsade broar.

3. UTGÅNGSPUNKTER FÖR FINANSIERINGEN

Finansieringen av utvecklingen och basväghållningen har minskat inom distriktet under de senaste åren. Distriktets möjligheter att planera effektiva åtgärder för att åstadkomma önskade effekter störs av finansieringsförändringarna, som under de senaste åren bara har inneburit försämringar.

Utveckling

Inom Vasa vägdistrikt pågår tre utvecklingsprojekt. Replotbron, som blir färdig 1997 och Vasa motorvägsförlängning, som har finansiering för den slutliga beläggningen år 1998, samt som EU-projekt Sv 63, Kauhava - Vuorenmaa, under åren 1996 - 1998.

| PROJEKT | Kostn.försl. Mmk | Använt | 1997 | 1998 | 1999 |
|---------------------------|---------------------|--------------|-------------|-------------|------|
| Replotbron | 149,0 | 117,5 | 26,0 | 5,5 | |
| Vasa motorvägsförlängning | 187,8 | 183,0 | 0,0 | 4,8 | |
| Kauhava - Vuorenmaa | 19,5 | 5,4 | 8,0 | 6,1 | |
| Sammanlagt | 356,3 | 305,9 | 34,0 | 16,4 | |

Enligt vägverkets basplan är det bara Rv 8, Smedsby omfartsväg, som börjar av utvecklingsprojekten inom distriktet.

Basväghållning

Man antar att finansieringen av basväghållningen bibehålls i stort sett på nuvarande nivå. Distriktet har i programmet antagit att investeringarna för grundreparationer ökar så att distriktet når genomsnittet för landet i fråga om de belagda vägarnas skick. För att man skall nå säkerhetsmålsättningarna har man föreslagit tilläggsfinansiering för nyinvesteringar. Enligt vägverkets verksamhets- och finansieringsplan kommer finansieringen av basväghållning inte att öka under programperioden från 1997 års nivå.

| PRODUKTGRUPPER och - Produkter | Verkl. 1995 | Uppsk. 1996 | Mmk | | | | |
|-------------------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
| - Vinterunderhåll | | 56,9 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 |
| - Service av trafikmiljön | | 32,1 | 30,0 | 33,0 | 33,0 | 33,0 | 33,0 |
| - Service av grusvägar | | 24,8 | 22,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 |
| - Service av konstr. och anordn. | | 11,9 | 12,5 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
| SERVICE SAMMANLAGT | | 125,7 | 119,5 | 126,0 | 126,0 | 126,0 | 126,0 |
| - Upprätth. av belagda vägar | | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 |
| - Upprätth. av konstr. och anord. | | 4,4 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 6,0 |
| UPPRÄTTHÅLLNING SAMMANL. | | 39,4 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 41,0 |
| FÄRJTRAFIKEN | | 10,0 | 9,5 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 |
| PLANERING AV BASVÄGHÅLL. | | 12,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| INVEST. FÖR GRUNDFÖRBÄTT. | | 83,0 | 60,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 |
| NYINVESTERINGAR | | 95,0 | 60,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 |
| VÄGFÖRVALTNING | | 34,0 | 34,0 | 34,0 | 34,0 | 34,0 | 34,0 |
| MARKANSKAFF. OCH ERSÄTT. | | 16,5 | 16,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| SAMMANLAGT | | 399,1 | 333,0 | 357,0 | 357,0 | 357,0 | 358,0 |

Annan finansiering

Finansieringen av EU:s regionutvecklingsprojekt enligt avtal mellan Vasa vägdistrikt och landskapen:

| PROJEKT SOM INGÅR I PROGRAMMET | Kostn.försl. Mmk | Använt | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---------------------|--------|------|------|------|
| Lillkyro - Vörå | 13,5 | 4,1 | 6,9 | 2,5 | |
| Kauhava - Vuorenmaa | 19,5 | 5,4 | 8,0 | 6,1 | |
| Tjock - Björnön | 22,5 | 0,0 | 0,6 | 10,3 | 11,6 |
| Utveckling av vattenområdet vid Esse å | 0,1 | 0,0 | 0,05 | 0,05 | |

4. VERKSAMHETSLINJER PRODUKTIVIS

Utveckling av vägnätet

I basplanen för verksamhets- och finansieringsplanen 1997 - 2001 finns bara Smedsby omfartsväg som ett projekt som påbörjas år 1999. Kostnaderna för färdigställandet av halvfärdiga Replotbron och byggandet av Sv 63, Kauhava - Vuorenmaa, samt utförandet av de avslutande arbetena på Rv 3, Helsingby - Långbacken, uppgår till 16,4 Mmk under åren 1998 - 2001.

Vasa vägdistrikt föreslår följande projekt till utvecklingsprogrammet:

| PROJEKT | Kostn.förl. Mmk | Påbörjas år | Obs! |
|----------------------------|--------------------|----------------|------------|
| Smedsby omfartsväg | 170,0 | 1997 | |
| Karleby hamnväg | 60,0 | 1998 | |
| Tjock - Björnön | 22,5 | 1998 | EU-projekt |
| Seinäjäki norra omfartsväg | 130,0 | 1999 | |
| Vasa - Höstves | 68,0 | 2000 | |
| Seinäjäki östra omfartsväg | 150,0 | 2002 | |

Det finns mera information om utvecklingsprojekten under punkt Projektbeskrivningar.

Planering av projekt för utveckling av vägnätet

Planeringen av projekt för utveckling av vägnätet har under åren 1995 - 96 främst gällt preliminär planering och den utredningsplanering som planläggningen kräver. Planeringskostnaderna var år 1996 och är under hela programperioden 6 Mmk per år.

Det mest betydande av de preliminära planerna inom utvecklingsplaneringen är planen för ett trafiksystem för Vasaregionen. Den påbörjades år 1996 och fortsätter under åren 1997 - 98. Av utredningsplaner pågår under år 1997 Rv 8 Karleby omfartsväg, Laihela - Lillkyro (ny förbindelse), Rv 3 Kurikka - Koskenkorva och Seinäjoki - Koura (ny linjeföring för Rv 18) samt Sv 63 Evijärvi - Kaustby.

Vinterunderhåll

Målsättningen för vinterunderhållet är en kvalitetsnivå i enlighet med verksamhetslinjerna för vinterunderhållet. Kostnaderna för vinterunderhållet var år 1996 ca 57 Mmk, vilket är mera än under de senaste åren i genomsnitt. Kostnaderna för vintreunderhållet beräknas år 1997, liksom under hela planperioden, uppgå till 55 Mmk om väderleksförhållandena är normala. Om man är tvungen att minska saltanvändningen ytterligare under de kommande åren, innebär det att

kostnaderna kommer att öka jämfört med beräkningarna. Vinterunderhållsnivån kommer att höjas på vägavsnitt där säkerheten är dålig.

Skötsel av trafikmiljön

Med hjälp av skötseln av trafikmiljön ombesörjer man att vägmiljön inklusive anordningarna är i ett skick som förutsätts med tanke på trafikanternas säkerhet och trivsel. Kostnaderna för skötseln av trafikmiljön var år 1996 ca 32 Mmk och år 1997 30 Mmk. Det ökade kostnadstrycket under de kommande åren beror förutom på en höjning av kvalitetsnivån också på användningen av vattenlösliga målfärger vid körbanemarkeringar, kvalitetskraven för reflekterande vägmarkeringar samt höjda energikostnader. Också utmärkningen av cykelrutter i terrängen medför tilläggs-kostnader. Det finns också tryck på att förbättra skötseln av vägmiljön invid huvudvägarna. Om skötselnivån höjs till nivån som förutsätts i kvalitetskraven, så kommer kostnaderna för skötseln av trafikmiljön att vara ca 33 Mmk per år under åren 1998 - 2001.

Skötsel av grusvägar

Grusvägarnas skick hålls på eftersträvad nivå, konditionsklass 3. Kostnaderna för upprätthållande av grusvägar var ca 25 Mmk år 1996 liksom också år 1997. Under åren 1998 - 2001 är kostnaderna i enlighet med målen ca 25 Mmk per år. En minskning av menföresbegränsningarna förutsätter en tilläggs-satsning på 3 - 5 Mmk årligen.

Skötsel av konstruktioner och anordningar

Distriktet sköter om vägkonstruktioner och -anordningar (dräneringsanordningar, räcken, trafikmärken osv.) så att de fungerar och att deras uppskattade livstid inte förkortas. Produktkostnaderna beräknades år 1996 uppgå till 12 Mmk och år 1997 till 12,5 Mmk. De anordningar som finns på vägnätet har blivit flera och äldre, vilket betyder att skötseln av dem kommer att fordra mera resurser i framtiden. Under åren 1998 - 2001 kommer produktkostnaderna att vara 13 - 14 Mmk.

Upprätthållande av belagda vägar

Med upprätthållande avses ombeläggning eller andra åtgärder med vilka man återställer vägens beläggning i den skick som trafiken förutsätter. I fråga om upprätthållandet av belagda vägar har distriktet som mål att uppnå det ytskick som vägarna har i genomsnitt i landet. Detta förutsätter att 450 - 500 vägkilometer förbättras eller istandsätts årligen. För att upprätthålla ytskicket måste man ofta vidta lätta åtgärder, med vilka man hela tiden skjuter fram grundförbättringen av vägen med några år. Jämfört med de senaste åren kommer istandsättningen av YG-vägar att medföra ökat kostnadstryck.

Upprätthållande av konstruktioner och anordningar

Upprätthållande innebär att försvagade vägkonstruktioner och -anordningar repareras eller förnyas så att de blir i ursprungligt skick. Den inbesparing som fås tack vare utvecklingen av arbetsmetoderna torde inte räcka till för att kompensera de ökade kostnaderna för reparationer och förnyanden på grund av den stora mängden anordningar och deras höga ålder. Produktkostnaderna uppskattades år 1996 till 4,4 Mmk och år 1997 5 Mmk. Under åren 1998 - 2001 har kostnaderna beräknats uppgå till 5 - 6 Mmk årligen.

Skötsel av färjtrafiken

Distriktet sköter om fyra färjsträckor och fem färjor. Antalet färjsträckor minskar hösten 1997 när Replotbron blir färdig. En del av färjorna övergick år 1996 från att köra på anrop till att köra enligt tidtabell.

Kostnaderna för skötseln av färjtrafiken var 10 Mmk år 1996. De årliga kostnaderna är 9,5 Mmk år 1997 och därefter 7 Mmk per år.

Grundförbättring av belagda vägar

Grundförbättring av belagda vägar innebär att vägkonstruktionerna förbättras i ett sådant skick som belastningen till följd av trafiken förutsätter. De belagda vägarna inom distriktet är i sämre skick och det uppstår skador på dem snabbare än i genomsnitt i landet. För att få skadeuppkomsthastigheten att motsvara genomsnittet behövs det årligen lätta konstruktionsförbättringar på 60 km och tunga konstruktionsförbättringar på 25 km. Dessutom borde huvudvägar breddas ca 40 km per år i samband med andra arbeten. Kostnaderna för grundförbättringar av belagda vägar uppgick år 1996 till 40 Mmk och år 1997 uppgår de till 45 Mmk, vilket är alldeles för lite med tanke på målsättningarna. Den nuvarande låga finansieringsnivån gör att tunga konstruktionsförbättringar hopas på kommande år. Under åren 1997 - 2001 är kostnaderna enligt målsättningarna 60 Mmk per år.

Grundförbättring av grusvägar

Distriktet kan inte genomföra grundförbättringar av grusvägar på grund av den knappa finansieringen. Konditionsbrister på grusvägarna sköts med åtgärder för upprätthållande.

Det finns 41 km livligt trafikerade grusvägsavsnitt inom distriktet, på vilka AMD är större än 400 fordon per dygn. För förbättring och beläggning av de livligast trafikerade grusvägarna skulle det behövas ca 10 Mmk årligen.

Grundförbättring av broar och bryggor

Broarnas skick bibehålls på lång sikt på nuvarande nivå och viktbegränsningarna på broarna avlägsnas så att distriktet, i fråga om antalet viktbegränsningar, närmar sig medeltalet för landet. Under den senaste tiden har det framkommit rikligt med skador, speciellt i fråga om isoleringen av 20 - 25 år gamla broar, varför istandsättningen av broar fordrar större satsningar än hittills. Man måste utveckla skötseln av broar för att det inte skall uppstå skador så snabbt. Kostnaderna för upprätthållande av broar uppgick år 1996 till 10 Mmk. Kostnaderna i enlighet med målsättningarna är ca 12 - 15 Mmk årligen under åren 1997 - 2001 och de fördelas jämnt mellan grundförbättringar och ersättningsinvesteringar.

Nyinvesteringar

Nyinvesteringarna är projekt för att förbättra trafikmiljön, vilka ökar vägnätets värde. Med nyinvesteringar borde man uppnå största delen av målsättningarna för att minska antalet trafikolyckor samt vidta åtgärder för att bekämpa miljö- olägenheterna till följd av trafiken och väghållningen. Dessutom förväntar både trafikanterna och intressegrupperna sig att grusvägarna förbättras.

Målsättningen för att minska antalet personskadeolyckor med ca 3 st/år förutsätter att man årligen förbättrar vägarna i 2 -3 tätorter, förbättrar och reglerar anslutningar, bygger gång- och cykelvägar samt underfarter, älgstängsel, skyddsanordningar vid järnvägsövergångar och vägbelysning samt gör trafikmiljön mjukare. Kostnaderna för tätortsregleringarna är ca 15 - 20 Mmk och för övriga skyddsåtgärder ca 20 - 25 Mmk per år.

I fråga om bekämpning av miljöolägenheter bygger man brådslande skydd på grundvattenområden, belägger grusvägar som finns på grundvattenområden och vidtar de mest brådslande bullerbekämpningsåtgärderna. Under planperioden uppgår kostnaderna för skydd av grundvattenområden till 15 Mmk.

För att kunna istandsätta gamla tåktområden och förbättra vägmiljön behövs årligen ca 1 Mmk.

Enligt målsättningarna är kostnaderna för nyinvesteringar ca 75 Mmk per år. År 1995 uppgick kostnaderna till ca 150 Mmk. Kostnaderna år 1996 var ca 95 Mmk. Kostnaderna för nyinvesteringar är 60 Mmk år 1997 och 70 Mmk under åren 1998 - 2001.

Inom nyinvesteringarna finns två nya projekt för vilka kostnadsförslaget är över 10 Mmk:

Bv 18046 i Vetils centrum

Motorfordonstrafiken och den lätta trafiken är odifferentierade i Vetils centrum. Avgränsningarna mellan väg- och gårdsområden är otydliga och anslutningsregleringarna röriga. Avsikten med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och -miljön samt förhållandena för den lätta trafiken. De olika trafikformerna avskiljs till egna filer och körhastigheterna sänks med konstruktionsmässiga medel samt genom landskapsvård av vägområdet och närmiljön.

Rv 16 i Tervajoki

Tervajoki tätort finns på båda sidorna om riksväg 16 och detta ger upphov till lokaltrafik på huvudvägen via många oreglerade anslutningar. Säkerheten och smidigheten för den långväga trafiken genom Tervajoki och för den lokala trafiken förbättras genom att man bygger en planskild korsning mellan riksvägen och regionvägen, en underfart och kanaliseringar samt genom att man kompletterar parallellvägsnätet och vidtar lätttrafikregleringar.

Planering av basväghållning

Behovet av basväghållningsplaner minskar jämfört med tidigare år. Planeringskostnaderna däremot ökar på grund av uppgörandet av vägförrättningskartor. År 1996 uppgick kostnaderna för basväghållningsplaneringen till ca 12 Mmk, inklusive sysselsättningsprojekt och projekt som ingår i regionutvecklingsprogrammen. År 1997 är kostnaderna 10 Mmk, liksom också under slutet av programperioden 1998 - 2001.

Vägförvaltning

Vägförvaltningen vid Vasa vägdistrikt har utvecklats så att den motsvarar de krav som den kommande differentieringen av vägförvaltningen och produktionen ställer. Vägförvaltningens organisation inom distriktet är lätt. Vägförvaltningskostnaderna har uppskattats till 34 Mmk per år.

5. EFFEKTER

Trafiksmidigheten påverkas mest av utvecklingsprojekt på huvudvägnätet, och av sådana färdigställs under programperioden enligt planerna bara ett inom distriktet, nämligen Rv 8 Smedsby omfartsväg. Med hjälp av breddningar av huvudvägar samt kanaliseringar och regleringar av anslutningar skapar man förutsättningar för att förbättra trafiksmidigheten. Åtgärderna har dock bara liten inverkan på förkortningen av restiderna.

Med programmet uppnås inte de säkerhetseffekter som förutsätts i målsättningarna. Finansieringen av nyinvesteringar är alldeles för knapp för att den årliga minskningen av personskadeolyckorna med 5 st. skall uppnås med vägdistriktets egna åtgärder. Effekterna av hela basväghållningsverksamheten, utan sänkta hastighetsbegränsningar på linjeavsnitt, är 2 - 3 personskadeolyckor per år. En sänkning av hastighetsbegränsningarna i tätorter har bara liten inverkan på de verkliga olycksmängderna om man inte samtidigt vidtar förändringar i trafikmiljön, vilka stöder begränsningarna.

Genomförandet av programmet har positiva miljökonsekvenser främst bara på skydd av grundvatten, där man skyddar ca 10 km grundvattenområden. Trafikmiljön kan förbättras i 12 tätorter. Olika bestämmelser, som utvecklas under programperioden och som gäller miljöfrågorna inom väghållningsåtgärderna, kommer att ha stor inverkan på styrningen av miljöfrågorna inom väghållningen.

LIITTEET:

HANKELUETTELOT

- TEIDEN UUSINVESTOINNIT
- TEIDEN PERUSKORJAUSINVESTOINNIT
- SILTOJEN UUSINVESTOINNIT JA PERUSKORJAUKSET
- PÄÄPERUSTLUIDEN SELVENNYKSET

HANKEKUVAUKSET

KARTAT

- KEHITTÄMISHANKKEET
- TEIDEN UUSINVESTOINNIT
- TEIDEN PERUSKORJAUSINVESTOINNIT
- SILTOJEN UUSINVESTOINNIT JA PERUSKORJAUKSET

BILAGOR:

PROJEKTFÖRTECKNINGAR

- NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR
- GRUNDFÖRBÄTTRINGSINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR
- NYINVESTERINGAR OCH GRUNDFÖRBÄTTRINGAR I FRÅGA OM BROAR
- FÖRKLARINGAR AV HUVUDARGUMENTEN

PROJEKTBESKRIVNINGAR

KARTOR

- UTVECKLINGSPROJEKT
- NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR
- GRUNDFÖRBÄTTRINGSINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR
- NYINVESTERINGAR OCH GRUNDFÖRBÄTTRINGAR I FRÅGA OM BROAR

HANKELUETTELO / PROJEKTFÖRTECKNING

Vaasan tiepiiri TTS 1997 - 2001 / Vasa vägdistrikt VFP 1997 - 2001

TEIDEN UUSINVESTOINNIT / NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR

| Hankenro Tie Projektnr Väg | Hankkeen nimi Projektets namn | Kunta Kommun | Pääperuste Huvudargument | K.arv. (1000 mk) Kostn.försl. | Alkaa Börjar | Valmis Färdig |
|-------------------------------|---|--------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------|------------------|
| 213 | PIENET HANKKEET,KEVYEN LIIKENTEE VÄYLÄT | | | 4 500 | 1990 | 2001 |
| 214 | PIENET HANKKEET, HIRVIAIDAT | | | 8 900 | 1990 | 2002 |
| 216 | PIENET HANKKEET, LEV.ALUEET | | | 1 000 | 1990 | 2001 |
| 217 | PIENET HANKKEET,TIEVALAISTUS | | | 6 500 | 1990 | 2001 |
| 219 | PIENET HANKKEET,LIITTUMIEN PARANTAMINEN | | | 10 500 | 1990 | 2001 |
| 220 | RAUTATEIDEN TASORISTEYKSET | | | 5 800 | 1990 | 2002 |
| 221 | PIENET HANKKEET, VALAISTUKSEN UUSIMINEN | | | 3 000 | 1990 | 2001 |
| 4836 | POHJAVESI- JA MELUSUOJAUKSET | | | 21 500 | 1990 | 2002 |
| 1900 | YKSITYISTEIDEN KUNTOONPANOTYÖT | | | 4 500 | 1993 | 2001 |
| 107 8, 662, 663, 664 | LÄLBY-LAPVÄÄRTTI | Kristiinankaupunki | Eritaso | 32 700 | 1994 | 1997 |
| 5205 68, 741, 749 | STAFFANSNÄS-FURUHOLMEN | Pietarsaari | liit.par.,jk+pp-tie | 17 100 | 1995 | 1997 |
| 27 718 | VÄHÄKYRÖ-KOSKEBY SRSP | Vöyri | sp | 13 500 | 1996 | 1998 |
| 4834 13 | KAUSTISTEN LEV.ALUE | Kaustinen | lev.alue | 1 000 | 1996 | 1997 |
| 4844 775 | POUTTU - KATEENKANGAS | Kannus | jk+pp-tie | 1 000 | 1996 | 1997 |
| 5104 697 | MÄYRYN KOHDALLA KLJ | Kuortane | jk+pp-tie | 2 600 | 1996 | 1997 |
| 5612 725, 17779, 17786, 17788 | YLIHÄRMÄN KESKUSTA | Ylihärmä | taaj. | 5 500 | 1996 | 1998 |
| 5619 3 | SAARI-TUISKULA | Kurikka | jk+pp-alik, ytj | 6 000 | 1996 | 1997 |
| 6001 13, 750, 18045, 18046 | VETELIN KOHDALLA KLJ | Veteli | eritaso, jk+pp-tie j | 8 400 | 1996 | 1997 |
| 4825 7041 | URHEILUTALO-NURMO KLJ | Nurmo | jk+pp-tie | | 1997 | 1997 |
| 4828 7151 | VAASAN LENTOK.TIE | Vaasa | sp | 850 | 1997 | 1997 |
| 4829 717 | VÄHÄKYRÖ-TERVAJOKI KLJ | Vähäkyrö | jk+pp-tie | | 1997 | 1998 |
| 5201 17487 | KUORTANEEN KESKUSTA | Kuortane | taaj. | 3 650 | 1997 | 1998 |
| 5313 8, 6841, 17427 | PIRTTIKYLÄN LIITTYMÄT | Närpiö | ytj | 4 700 | 1997 | 1998 |
| 5473 717, 7200 | VÄHÄKYRÖN KESKUSTA | Vähäkyrö | taaj. | 2 700 | 1997 | 1998 |
| 5611 17483 | NURMON KESKUSTA | Nurmo | taaj. | 300 | 1997 | 1997 |
| 6041 17782 | SINGSBYN TIE, KLJ | Vaasa | jk+pp-tie | 500 | 1997 | 1998 |
| 43 16 | YLISTARO-KYLÄNPÄÄ KLJ | Ylistaro | jk+pp-tie | 5 100 | 1998 | 1999 |

HANKELUETTELO / PROJEKTFÖRTECKNING

Vaasan tiepiiri TTS 1997 - 2001 / Vasa vägdistrikt VFP 1997 - 2001

TEIDEN UUSINVESTOINNIT / NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR

| Hankenro Tie | Hankkeen nimi | Kunta | Pääperuste | K.arv. (1000 mk) | Alkaa | Valmis |
|--------------------|-----------------------------|-------------|--------------------|------------------|--------|--------|
| Projektnr Väg | Projektets namn | Kommun | Huvudargument | Kostn.försl. | Börjar | Färdig |
| 46 3 | KYLÄINPÄÄ-TORSTILA | Laihia | sp, jk+pp-alik | 10 000 | 1998 | 1999 |
| 117 697, 714, 7140 | SOININ KESKUSTA | Soini | taaj. | 6 300 | 1998 | 1999 |
| 186 67 | PERÄLÄ-RIIPPI KLJ | Teuva | jk+pp-tie, ytj | 8 000 | 1998 | 2000 |
| 4824 8 | KOIVULAHDEN ALIK. | Mustasaari | jk+pp-alik. | 1 500 | 1998 | 1999 |
| 4831 68 | PUISTOTIE - ESSO JKPP-TIE | Ähtäri | jk+pp-tie | 1 000 | 1998 | 1998 |
| 4833 757 | KÄLVIÄN KESKUSTA | Kälviä | taaj. | 5 000 | 1998 | 1999 |
| 5395 701 | ILMAJOEN SISÄÄNTULOTIE | Ilmajoki | taaj. | 8 200 | 1998 | 1999 |
| 5617 8 | KOIVULAHTI-VALLVIK KLJ | Mustasaari | jk+pp-tie | 3 300 | 1998 | 1999 |
| 6036 63 | KAUHAVAN KESKUSTAN KOHDALLA | Kauhava | taaj. | 6 500 | 1998 | 1999 |
| 6039 7033 | HALKOSAAREN KOHDALLA | Ylistaro | jk+pp-tie | 680 | 1998 | 1998 |
| 6043 748 | KRUUNUPYYN LIITTYMÄ | Kruunupyy | liitt.par. | 900 | 1998 | 1998 |
| 6050 68 | ÖVERESSE-YTTERESSE | Pedersöre | jk+pp-tie | 2 200 | 1998 | 1999 |
| 6076 8 | BRÅTÖN RISTEYSSILTA | Kruunupyy | eritaso | 4 000 | 1998 | 1998 |
| 44 749, 17987 | YKSPIHLAJA-PIISPANMÄKI | Kokkola | taaj.,eritaso | 35 000 | 1999 | 2000 |
| 119 68 | KESKIKYLÄN KOHDALLA | Lehtimäki | taaj. | 4 800 | 1999 | 2000 |
| 4815 663 | KARIJOEN KESKUSTA | Karijoki | taaj. | 2 100 | 1999 | 2000 |
| 4819 19 | KOVERO-HONKIMETSÄ KLJ | Lapua | jk+pp-tie | 3 000 | 1999 | 2000 |
| 4821 8 | ALAVIIRTEEN KLJ | Lohtaja | jk+pp-alik. | 1 600 | 1999 | 2000 |
| 4823 7260 | MAKSAMAAN KESKUSTA | Maksamaa | taaj. | 1 900 | 1999 | 1999 |
| 4826 68 | FISKARS-EDSEVÖ KLJ | Pietarsaari | jk+pp-tie | 8 000 | 1999 | 2000 |
| 5167 66 | HONKIMÄEN ETL | Lapua | et.täyd.,jk+pp-tie | 4 500 | 1999 | 2000 |
| 5610 7202 | ISONKYRÖN KESKUSTA | Isokyrö | taaj. | 2 400 | 1999 | 2000 |
| 6045 68 | KOLPPI-EDSEVÖ | Pedersöre | jk+pp-tie | 3 500 | 1999 | 2000 |
| 6046 8 | SURSIK-EDSEVÖ | Pedersöre | jk+pp-tie | 2 000 | 1999 | 2000 |
| 7 8 | VASSOR-SKAVSKÄR | Maksamaa | rp+lev | 8 400 | 2000 | 2001 |
| 50 17935, 17937 | KOLPIN KESKUSTA | Pedersöre | taaj. | 7 300 | 2000 | 2001 |
| 4805 8 | LÄNGÄMINNE KLJ | Maalahti | jk+pp-tie | 1 500 | 2000 | 2001 |
| 4822 8 | KÄRKLAXIN ALIK. | Maksamaa | jk+pp-alik. | 2 000 | 2000 | 2001 |

HANKELUETTELO / PROJEKTFÖRTECKNING

Vaasan tiepiiri TTS 1997 - 2001 / Vasa vägdistrikt VFP 1997 - 2001

TEIDEN UUSINVESTOINNIT / NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM VÄGAR

| Hankenro Tie Projektnr Väg | Hankkeen nimi Projektets namn | Kunta Kommun | Pääperuste Huvudargument | K.arv. (1000 mk) Kostn.försl. | Alkaa Börjar | Valmis Färdig |
|-------------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------|------------------|
| 5103 66, 17487 | MÄENPÄÄ-HAAVISTO | Kuortane | sp, jk+pp-tie | 4 800 | 2000 | 2001 |
| 5204 7270 | MUNSAN KESKUSTA | Uusikaarlepyy | taaj. | 5 500 | 2000 | 2001 |
| 5370 16 | TERVAJOEN KOHDALLA | Vähäkyrö | eritaso, ytj | 13 300 | 2000 | 2001 |
| 6033 18046 | VETELIN KESKUSTA | Veteli | taaj. | 11 700 | 2000 | 2001 |
| 6047 13 | ALAVETELIN KOHDALLA | Kruunupyy | jk+pp-tie | 5 000 | 2000 | 2001 |
| 6057 7323 | JEPUAN KESKUSTA | Uusikaarlepyy | jk+pp-tie | 2 000 | 2000 | 2001 |
| 4820 16 | KELIKKO-RITAMÄKI | Lapua | jk+pp-tie, liitt.par. | 10 000 | 2001 | 2002 |
| 4842 68 | LAMMINKYLÄN LIITTYMÄ | Lappajärvi | liitt.par. | 2 700 | 2001 | 2002 |
| 5312 17171 | ÖSTER-YTTERMARKIN PT | Närpiö | sill.uus., jk+pp-tie | 3 900 | 2001 | 2002 |
| 5325 19 | HEMMINGIN ALIKULKU | Kauhava | jk+pp-alik. | 1 200 | 2001 | 2002 |
| 5404 7122 | KUREJOKI-ALAJÄRVI KLJ | Alajärvi | jk+pp-tie, pohjav. | 4 100 | 2001 | 2002 |
| 6040 13 | PERHON KESKUSTA | Perho | taaj. | 3 000 | 2001 | 2002 |
| 6042 18243 | LESTIJÄRVEN KESKUSTA | Lestijärvi | taaj. | 1 800 | 2001 | 2002 |
| 6051 8 | KAITSORIN KL-JÄRJESTELYT | Maksamaa | jk+pp-tie | 1 900 | 2001 | 2001 |
| 6059 711 | SÖYRINGIN LIITTYMÄ | Lappajärvi | liitt.par. | 1 800 | 2001 | 2002 |

Tulostuksessa käytetty ehto: investointi

HANKELUETTELO / PROJEKTFÖRTECKNING

Vaasan tiepiiri TTS 1997 - 2001 / Vasa vägdistrikt VFP 1997 - 2001

TEIDEN PERUSKORJAUKSET / GRUNDFÖRBÄTTRINGAR I FRÅGA OM VÄGAR

| Hankenro Tie Projektnr Väg | Hankkeen nimi Projektets namn | Kunta Kommun | Pääperuste Huvudargument | K.arv. (1000 mk) Kostn.försl. | Alkaa Börjar | Valmis Färdig |
|-------------------------------|----------------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------|------------------|
| 1800 | SORATEIDEN PERUSKORJAUS | | | | 1989 | 2002 |
| 8000 | PÄÄLL. PERUSKORJAUS | | | 119 800 | 1989 | 2002 |
| 3066 17289 | PIIRRON-POLVENKYLÄN SRRP | Kurikka | rp | 4 200 | 1991 | 1997 |
| 3191 6991 | MIKKILÄ-LÄNSIRANTA SRRP | Kuortane | rp | 3 500 | 1995 | 1998 |
| 34 16, 7048 | KIVINIEMI-SAARENKANGAS SRRP | Lapua | rp, jk+pp-tie | 4 100 | 1996 | 1997 |
| 64 8 | PIRTTIKYLÄ-LÄNGÄMINNE | Närpiö | rp+lev | 19 600 | 1996 | 1999 |
| 3187 17581 | VALTAALA-NAARAJOKI | Isokyrö | rp | 800 | 1996 | 1997 |
| 3188 6700 | NUMMIKOSKI-NUMMIJÄRVI | Kauhajoki | rp | 1 850 | 1996 | 1997 |
| 3192 17467 | TEPPO-ISOKOSKI | Nurmo | rp | 1 200 | 1996 | 1997 |
| 5208 17637, 17663 | SÖDERFJÄRDENIN PT SRRP | Vaasa | rp, sp | 8 300 | 1996 | 1999 |
| 110 7251, 7254 | SEPÄNKYLÄ-KARPERÖ | Mustasaari | rp, jk+pp-tie | 8 800 | 1997 | 1998 |
| 4801 8 | SEIPLAX-STORSVED | Vöyri | rp+lev | 3 900 | 1997 | 1997 |
| 4802 8 | KAITSOR-BODHOLM | Oravainen | rp+lev | 7 500 | 1997 | 1997 |
| 5475 8 | LÄNGÄMINNE-NORRHOLMEN | Maalahti | rp+lev | 6 500 | 1997 | 1997 |
| 53 741 | KORTESJÄRVI-LASSFOLK | Kortesjärvi | rp | 17 000 | 1998 | 1999 |
| 85 664 | ISOJOKI-HONKAJOKI | Isojoki | rp, sp | 15 000 | 1998 | 1999 |
| 86 673 | EDSVIK-MOLPE | Korsnäs | rp | 14 900 | 1998 | 1999 |
| 4850 8 | BENNÄS-KRUUNUPYY | Kokkola | rp+lev | 10 000 | 1998 | 1998 |
| 6067 63 | VUORENMAA - YLIKYLÄ | Kauhava | rp | 5 000 | 1998 | 1999 |
| 10100 68 | FISKARS - KOLPPI LEV. | Pietarsaari | rp+lev | 5 000 | 1998 | 1999 |
| 4803 3 | JOKIPERÄ-KYLÄNPÄÄ | Laihia | rp +lev | 13 000 | 1999 | 2000 |
| 194 3 | JALASJÄRVI-KURIKKA | Jalasjärvi | rp+lev | 12 000 | 2000 | 2001 |
| 5614 8 | LÄLBY-BÄCKLIDEN | Kristiinankaupunki | rp+lev | 8 500 | 2000 | 2000 |
| 6079 697 | SEINÄJOKI - VENESKOSKI | Nurmo | rp+lev | 5 000 | 2000 | 2000 |
| 31 676 | NÄRPIÖ-KASKINEN | Närpiö | sp,rp | 16 700 | 2001 | 2003 |
| 6070 8 | ÄSÄNDAN-LÄLLBY | Kristiinankaupunki | rp+lev | 10 000 | 2001 | 2001 |
| 6071 8 | TPR - ÄSENDAN | Kristiinankaupunki | rp+lev | 10 000 | 2001 | 2002 |
| 6072 3 | KOSKENKORVA - JOKIKYLÄ | Ilmajoki | rp+lev | 8 000 | 2001 | 2001 |

HANKELUETTELO / PROJEKTFÖRTECKNING

Vaasan tiepiiri TTS 1997 - 2001 / Vasa vägdistrikt VFP 1997 - 2001

SILTOJEN PERUSKORJ. JA UUSINVESTOINNIT / GRUNDFÖRBÄTTRINGAR OCH NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM BROAR

| Hankenro Tie Projektnr Väg | Hankkeen nimi Projektets namn | Kunta Kommun | Pääperuste Huvudargument | K.arv. (1000 mk) Kostn.försl. | Alkaa Börjar | Valmis Färdig |
|-------------------------------|----------------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------|------------------|
| 9000 | SILTOJEN PERUSKORJAUS | | | 20 000 | 1995 | 2001 |
| 9176 7034 | MALKAMÄEN SILTA | Ylistaro | Uusi silta | 8 100 | 1996 | 1997 |
| 9123 17917 | NORDANÅ BRO, V-1089 | Pedersöre | uusim. | 400 | 1997 | 1997 |
| 9124 17037 | BERGÅSENIN SILTA, V-1203 | Kristiinankaupunki | uusim. | 1 700 | 1997 | 1997 |
| 9125 17797 | BRÄNNARSIN SILTA, V-522 | Oravainen | uusim. | 300 | 1997 | 1997 |
| 9126 17797 | KOMOSSAN SILTA, V-524 | Oravainen | uusim. | 100 | 1997 | 1997 |
| 9502 17503 | SAHALUOMAN SILTA | Laihia | uusim. | 200 | 1997 | 1997 |
| 6011 7530 | KRUUNUNOJAN SILTA, V-3383 | Halsua | uusim. | 200 | 1998 | 1998 |
| 9116 17111 | HUIKUN SILTA, V-1099 | Kauhajoki | uusim.,p-raj. | 1 100 | 1998 | 1998 |
| 9132 17929 | RAJBY ÅBRO, V-1091 | Pedersöre | uusim.,p-raj. | 1 100 | 1998 | 1998 |
| 9157 17077 | MURRON SILTA, V-1000 | Kauhajoki | uusim.,p-raj. | 900 | 1998 | 1998 |
| 9158 17077 | MÖYKKYSILTA, V-1001 | Kauhajoki | uusim.,p-raj. | 900 | 1998 | 1998 |
| 9159 17091 | NIRVAN SILTA | Kauhajoki | uusim.,p-raj. | 1 300 | 1998 | 1998 |
| 9162 17107 | KANTOSILTA, V-208 | Kauhajoki | uusim.,p-raj. | 1 400 | 1998 | 1999 |
| 9178 673 | TRÄSKDIKETIN SILTA, V-5115 | Närpiö | uusim. | 200 | 1998 | 1998 |
| 9179 673 | STRÖMSBRO, V-5116 | Närpiö | uusim. | 200 | 1998 | 1998 |
| 9203 6991 | PELANDERIN SILTA, V-5013 | Lapua | uusim. | 200 | 1998 | 1998 |
| 9204 18091 | HAUKILAHDEN SILTA, V-3829 | Veteli | uusim. | 1 200 | 1998 | 1998 |
| 9121 17721 | BJÖRKBACKAN SILTA | Alajärvi | uusim.,p-raj. | 900 | 1999 | 1999 |
| 9169 17043 | NYBRO, V-323 | Kristiinankaupunki | uusim.,p-raj. | 4 600 | 1999 | 1999 |
| 9182 8 | YTTERJEPON SILTA, V-1258 | Uusikaarlepyy | uusim. | 3 000 | 1999 | 1999 |
| 9205 8 | NÄRPIÖN YLIKULKUSILTA, V-369 | Närpiö | uusim. | 2 000 | 1999 | 1999 |
| 9303 673 | STORÅ BRO | Maalahti | uusim. | 2 700 | 1999 | 1993 |
| 9130 17767 | LAHDEN SILTA | Kauhava | uusim. | 1 200 | 2000 | 2000 |
| 9131 17671 | HULMIN SILTA, V-118 | Laihia | uusim.,p-raj. | 1 200 | 2000 | 2000 |
| 9156 13299 | AUNESLUOMAN SILTA | Kauhajoki | uusim. | 300 | 2000 | 2000 |
| 9161 17554 | STORA ÅBRON | Maalahti | uusim.,p-raj. | 2 700 | 2000 | 2000 |
| 9189 17612 | TOPPARLAN SILTA, V-1357 | Ylistaro | uusim.,p-raj. | 1 800 | 2000 | 2000 |

HANKELUETTELO / PROJEKTFÖRTECKNING

Vaasan tiepiiri TTS 1997 - 2001 / Vasa vägdistrikt VFP 1997 - 2001

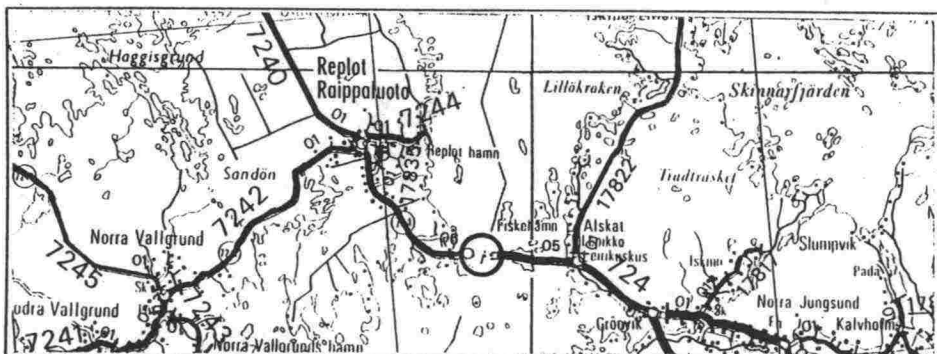
SILTOJEN PERUSKORJ. JA UUSINVESTOINNIT / GRUNDFÖRBÄTTRINGAR OCH NYINVESTERINGAR I FRÅGA OM BROAR

| Hankenro | Tie | Hankkeen nimi | Kunta | Pääperuste | K.arv. (1000 mk) | Alkaa | Valmis |
|-----------|------|----------------------------|------------|---------------|------------------|--------|--------|
| Projektnr | Väg | Projektets namn | Kommun | Huvudargument | Kostn.försl. | Börjar | Färdig |
| 9191 | 673 | STORÅ BRO, V-671 | Maalahti | uusim. | 1 000 | 2000 | 2000 |
| 9300 | 6732 | MOLPESTRÖMSBRO, V-679 | Korsnäs | uusim. | 4 200 | 2001 | 2001 |
| 9301 | 724 | SKALÖRFJÄRDIN SILTA, V-875 | Mustasaari | uusim. | 4 200 | 2001 | 2001 |

Tulostuksessa käytetty ehto: SILLAT

Pääperusteiden selvennykset / Förklaringar av huvudargumenten

| Pääperuste Huvudargument | Selvennys | Förklaring |
|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| eritaso | Eritasoliittymä | Planskild anslutning |
| et.täyd. | Eritasoliittymän täydentäminen | Komplettering av planskild anslutning |
| jk+pp-alik. | Alikulkukäytävä | Underfart |
| jk+pp-tie | Kevyen liikenteen väylä | Lättrafikled |
| korjaus | Korjaaminen | Sanering |
| lev | Leventäminen | Breddning |
| lev.alue | Levähdysalueen rakentaminen | Byggande av rastplats |
| liitt.par. | Tasoliittymän parantaminen | Förbättring av plananslutning |
| lossin poistaminen | Lossin korvaaminen sillalla | Färja ersätts av bro |
| ohikulkutie | Ohikulkutie | Omfartsväg |
| p-raj. | Painorajoitus | Viktbegränsning |
| pääll | Päällystäminen | Beläggning |
| rp | Rakenteen parantaminen | Konstruktionsförbättring |
| sp | Suuntauksen parantaminen | Linjeförbättring |
| taaj. | Taajaman tien parantaminen | Förbättring av väg i tätort |
| tien par. | Tienkohdan parantaminen | Förbättring av vägavsnitt |
| uusi silta | Uusi silta | Ny bro |
| uusi sis.tulotie | Uusi sisääntulotie | Ny infartsväg |
| uusi yhteys | Uusi tieyhteys | Ny vägförbindelse |
| uusim. | Sillan korvaaminen uudella | Bro ersätts med ny bro |
| ytj | Yksityisteiden järjestely | Reglering av enskilda vägar |



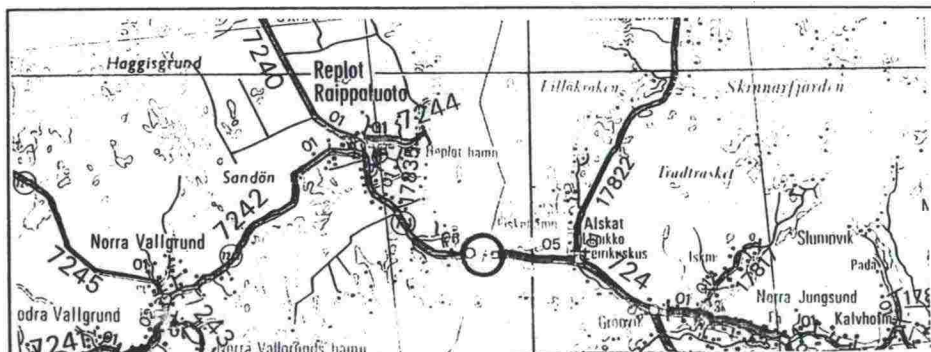
Raippaluodon silta. Keskeneräinen hanke.

Hanke etenee aikataulun mukaan. Silta tullaan avaamaan liikenteelle syksyllä 1997.



Moottoritien jatke.

Yhteys on avattu yleiselle liikenteelle marraskuussa 1994.
Viimeisin päällyste toteutetaan vuonna 1998.



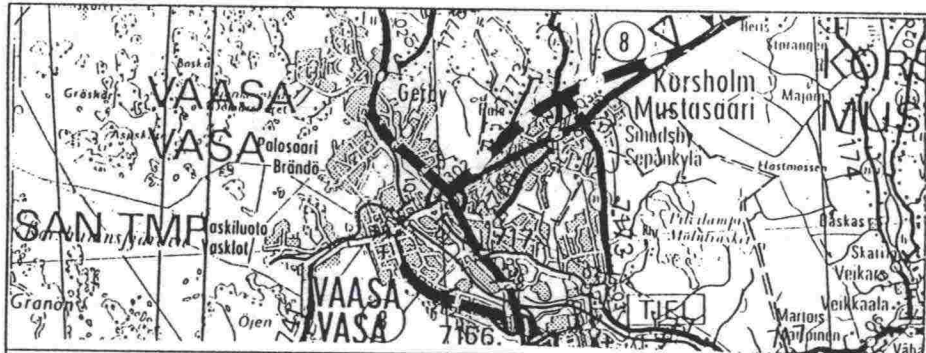
Replotbron. Halvfärdigt projekt

Projektet framskrider enligt tidsplanen. Bron kommer att öppnas för trafik hösten 1997.



Motorvägsförlängningen

Förbindelsen har öppnats för allmän trafik i november 1994. Den sista beläggningen genomförs år 1998.



Sepänkylän ohik.tie vt 8 ja mt 724 Kotiranta-Palosaari. Kehittämishanke

Kvl-95: 7700-12600 ajoneuvoa vuorokaudessa.
Pääl./ajoradan leveys Vt 8: 9/7; 2X5.5/4.5; 11.5/9, mt 724: katu

Ongelma: Vt 8:n liikennemäärät ja tiejärjestelyt aiheuttavat ongelmia liikenteen sujumiselle ja turvallisuudelle. Selkeän yhteyden puuttuminen vt 8:n ja mt 724:n väliltä aiheuttaa liikenneturvallisuus- ja meluhaittoja katuverkossa.

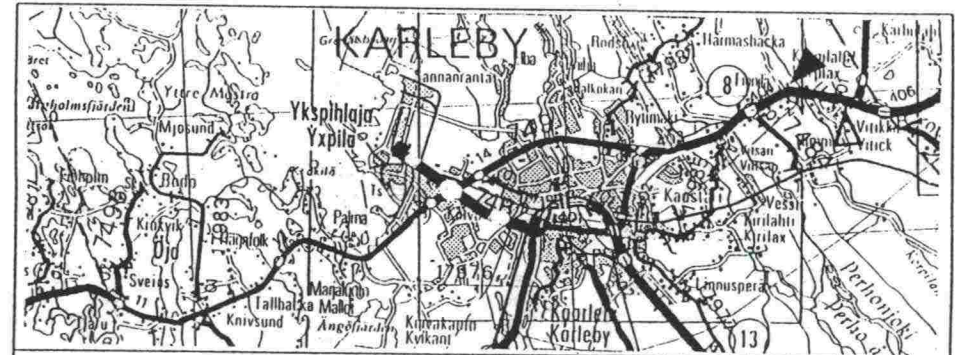
Ratkaisu: Vt 8 rakennetaan Sepänkylän ohi 7.3 km:n pituisena ohikulkutienä. Osuudelle tulee kolme eritasoliittymää. Tien poikkileikkaus on 2x12.75/10; 2x9.25/7; 10.5/7.5 ja 10/7 m. Vt 8:n ja mt 724 välille tehdään uusi 2.1 km pituinen yhteys.

Suun.tilanne: Vt 8:n rakennus- ja mt 724 tiesuunnitelma ovat valmiita.

YVA: Ympäristöselvitykset on tehty Ys:n yhteydessä.

Vaikutukset: Suunnitellut tiet parantavat merkittävästi Vaasan kaupunkiseudun liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Kust.arvio: 164.0 Mmk
H/k 1.52



Mt 756 Kokkolan Satamatie väl. Ykspihlaja - vallatie 8. Kehittämishanke

Satamatien kvl-95: 3000-6000 autoa siirtyy Satamatielle
Pääl./ajoradan leveys Useita eri reittejä katuverkossa

Ongelma: Sataman raskas liikenne joutuu käyttämään kaupungin katuverkkoa. Vaarallisten aineiden kuljetus taajaman ja suojaamattoman pohjavesialueen läpi on päivittäinen riski.

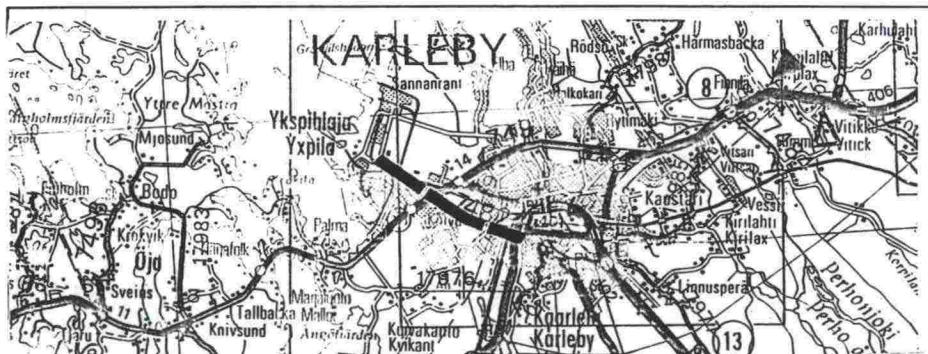
Ratkaisu: Uuden 9/7 m leveän valo-ohjatun 4.4 km pituisen Satamatien rakentaminen. Pohjavesialue suojataan. Hankkeeseen kuuluu mt:lle 749 rakennettava rautatien ylikulkusilta.

Suun.tilanne: Tiesuunnitelmat ovat valmiina.

YVA: Ympäristöselvitykset on tehty Ys:n yhteydessä.

Vaikutukset: Katuverkon liikenteen sujuvuus paranee. Ympäristöönnettomuuden vaara vähenee. Päästöt vähenevät.

Kust.arvio: 59.0 Mmk
H/k 2.05



Lv 756 Karleby Hamnväg mellan Yxpila och riksväg 8. Utvecklingsprojekt

Hamnvägens ÅMD-95: 3 000 - 6 000 bilar flyttar till Hamnvägen

Belägg./körbanans bredd Många olika rutter i gatunätet

Lösning: Byggandet av en ny 9/7 m bred trafikljusstyrd 4,4 km lång Hamnväg. Grundvattenområdet skyddas. I projektet ingår en järnvägsövergång på lv 749.

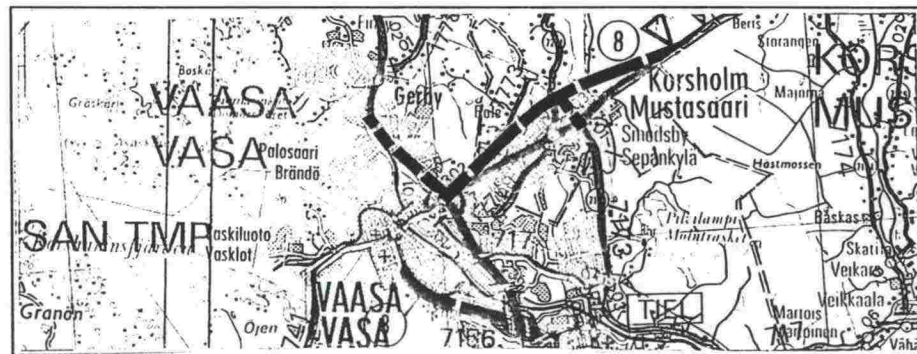
Planeringssituationen: Vägplanerna är färdiga.

MKB: Miljöutredningarna har gjorts i samband med utredningsplanen.

Effekter: Trafiksmidigheten i gatunätet förbättras. Risken för miljöolyckor minskar. Utsläppen minskar

Kostnadsförslag: 59,0 Mmk

Nyttokostnadskvot: 2,05



Smedsby omfartsväg rv 8 och lv 724 Hemstrand - Brändö.

Utvecklingsprojekt

ÅMD-957 700 - 12 600 fordon/dygn

Belägg./körbanans bredd Rv 8: 9/7; 2x5,5/4,5; 11,5/9, lv 724: gata

Problem: Trafikmängderna och vägregleringarna på rv 8 medför problem för trafiksmidigheten och -säkerheten. Avsaknaden av en tydlig förbindelse mellan rv 8 och lv 724 leder till trafiksäkerhets- och bullerolägenheter i gatunätet.

Lösning: Rv 8 byggs förbi Smedsby som en 7,3 km lång omfartsväg. Det byggs tre planskilda anslutningar på sträckan. Vägens tvärsektion är 2x12,75/10; 2x9,25/7; 10,5/7,5 och 10/7 m. Mellan rv 8 och lv 724 byggs en ny 2,1 km lång förbindelse.

Planeringssituationen: Konstruktionsplanen för rv 8 och vägplanen för lv 724 är färdiga.

MKB: Miljöutredningarna har gjorts i samband med utredningsplanen.

Effekter: De planerade vägarna förbättrar avsevärt trafiksmidigheten och -säkerheten inom Vasa stadsregion.

Kostnadsförslag: 164,0 Mmk

Nyttokostnadskvot: 1,52



VT 18, Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie. Kehittämishanke

Kvi-95 6200-13300

Pääl./ajoradan leveys 8/7 m

Ongelma: Suunnitellun Vaasa-Jyväskylän valtatie 18 liikenne joutuu kulkemaan Seinäjoen kautta osin katuverkon osin hitaitten yleisten teiden kautta. Kaukoliikenne ruuhkautuu paikallisen liikenteen kanssa.

Ratkaisu: Parannetaan vt 18 suuntausta rakentamalla väli KiiKKU-vt 19. Rakennettavan osuuden pituus on 9.0 km ja poikkileikkaus 10.5/7.5 m. Valtatielle 19 tulee kaksi eritasoliittymää.

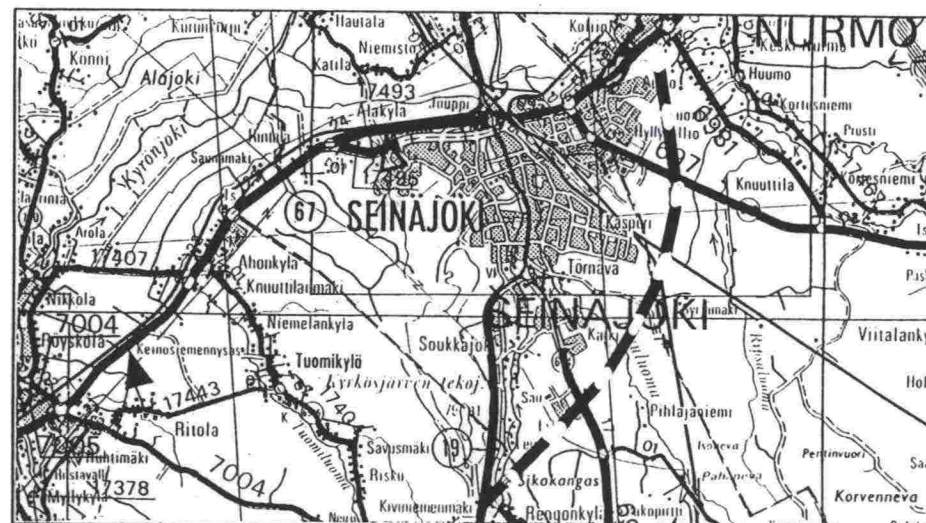
Suun.tilanne: Tiesuunnitelma on valmis.

YVA: Ympäristöselvitykset on tehty Ys:n yhteydessä.

Vaikutukset: Suunniteltu yhteys parantaa Seinäjoen kaupunkiseudun liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Kust.arvio: 133.0 Mmk

H/k 1.0



VT 19, Seinäjoen itäinen ohikulkutie. Kehittämishanke

Kvi-95 3800-13300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pääl./ajoradan leveys Useita reittejä kaupungin halki.

Ongelma: Valtatie 19 liikenne joutuu kulkemaan Seinäjoen katuverkon kautta. Läpikulkuliikenne ruuhkauttaa katuverkon liikennettä.

Ratkaisu: Valtatie 19 rakennetaan Seinäjoen keskustan ohi. Rakennettavan osuuden pituus on 16.0 km ja poikkileikkaus 10.5/7.5 m. Uudelle osuudelle tulee neljä eritasoliittymää.

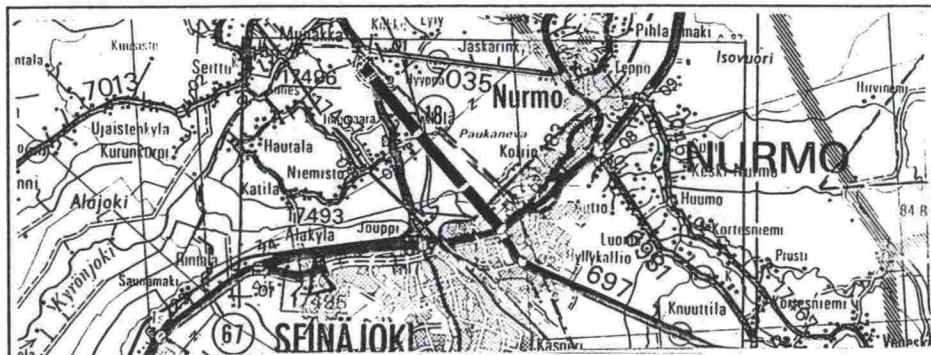
Suun.tilanne: Tiesuunnitelma valmistuu vuoden 1997 alkuun mennessä.

YVA: Ympäristöselvitykset on tehty Ys:n yhteydessä.

Vaikutukset: Suunniteltu yhteys parantaa Seinäjoen kaupunkiseudun liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Kust.arvio: 150.0 Mmk

H/k 0.8



Rv 18, Seinäjoki norra omfartsväg. Utvecklingsprojekt

AMD-95 6 200 - 13 300 fordon/dygn

Belägg./körbanans bredd 8/7 m

Problem: Trafiken längs den planerade riksvägen nr 18, Vasa -Jyväskylä, måste köra via Seinäjoki delvis längs det långsamma gatunätet och delvis längs långsamma allmänna vägar. Fjärrtrafiken stockas tillsammans med den lokala trafiken.

Lösning: Linjeföringen för rv 18 förbättras genom att man bygger sträckan Kiikku - rv 19. Sträckans längd är 9,0 km och tvärsektion 10,5/7,5 m. På rv 19 byggs två planskilda anslutningar.

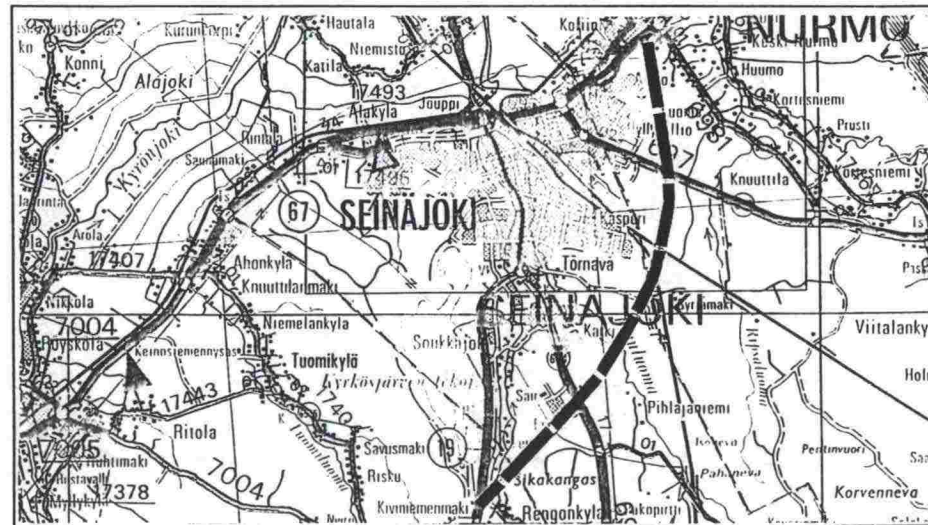
Planeringssituationen: Vägplanen är färdig

MKB: Miljöutredningarna har gjorts i samband med utredningsplanen.

Effekter: Den planerade förbindelsen förbättrar trafiksmidigheten och -säkerheten inom Seinäjoki stadsregion.

Kostnadsförslag: 133,0 Mmk

Nyttokostnadskvot: 1,0



Rv 19, Seinäjoki östra omfartsväg. Utvecklingsprojekt

AMD-95 3 800 - 13 300 fordon/dygn

Belägg./körbanans bredd Många rutter genom staden.

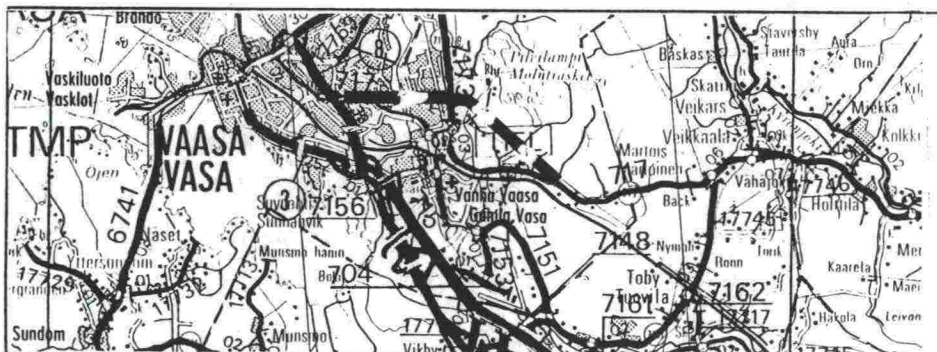
Problem: Trafiken längs rv 19 måste köra via gatunätet i Seinäjoki. Genomfartstrafiken gör att trafiken i gatunätet stockas.

Lösning: Rv 19 byggs förbi Seinäjoki centrum. Sträckans längd är 16,0 km och tvärsektion 10,5/7,5 m. På sträckan byggs fyra planskilda anslutningar.

Effekter: Den planerade förbindelsen förbättrar trafiksmidigheten och -säkerheten inom Seinäjoki stadsregion.

Kostnadsförslag: 150,0 Mmk

Nyttokostnadskvot: 1,99



Mt 717 Vaasa-Höstvesi. Kehittämishanke.

Kvi-95 2200-13000 ajoneuvoa.
Pääl./ajoradan leveys Useita reittejä kaava-alueella. Mt 717 8/7 m

Ongelma: Selkeän sisääntulotien puuttuessa Vähäkyrön suunnasta kaupunkiin tuleva liikenne hajaantuu useille kaduille. Osa kaduista ruuhkautuu huipputuntien aikana. Mt 717 kulkee kapeana ja huono tasoisena Höstveden kylän läpi.

Ratkaisu: Rakennetaan pääosin uusi Höstveden kylän itäpuolelta alkava tie, joka kiertää Höstveden kylän päätyen Huutoniementielle. Tien poikkileikkaus on 2x8/7, 9/7 tai 8/7 m. Melualueet suojataan.

Suun.tilanne: Yleissuunnitelma on tehty.

YVA: Ympäristöselvitykset on tehty Ys:n yhteydessä.

Vaikutukset: Tieverkon sujuvuus ja turvallisuus paranevat huomattavasti. Meluhaitat vähenevät merkittävästi.

Kust.arvio: 68.0 Mmk

H/k 1.99



Mt 662 Tiukka-Karhusaari. Kehittämishanke

Kvi-95 600 ajoneuvoa
Pääl./ajoradan leveys 6.5/6 m

Ongelma: Sisääntuloyhteydet kantakaupunkiin ja satamaan ovat huonot. Mt 662 pohjoisesta on kapea, mutkainen ja routiva. Etelästä ja idästä tuleva raskas sataman liikenne kulkee kunnoltaan vaatimattoman Kaupunginsillan ja historiallisesti arvokkaan keskustan ahtaan katuverkon kautta. Jos sillalle asetetaan painorajoitus joutuu etelän ja idän liikenne kiertämään n.16 km.

Ratkaisu: Rakennetaan uusi 4.2 km:n pituinen 9/7 m leveä sisääntulotie vt:tä 8 kantakaupungin pohjoispuolitse satamaan.

Suun.tilanne: Rakennussuunnitelma valmistuu huhtikuussa 1998.

YVA: Ympäristöselvitykset on tehty Ys:n yhteydessä.

Vaikutukset: Tiukka-Karhusaari tien rakentaminen ja siihen liittyvät tiejärjestelyt selkeyttävät Kristiinankaupungin ulkoisen tieverkon rakennetta. Kantakaupungin katuverkon liikenne vähenee.

Kust.arvio: 22.5 Mmk

H/k -0.1. Jos kaup.sillalle tulee painorajoitus on h/k 6.6.

KEHITTÄMISHANKKEET, aloitusvuosi
UTVECKLINGSPROJEKT, börjar

... 1997

1998

1999

2000

2001



Telden uusinvestoinnit, aloitusvuosi

Nyinvesteringar i vägar, börjar

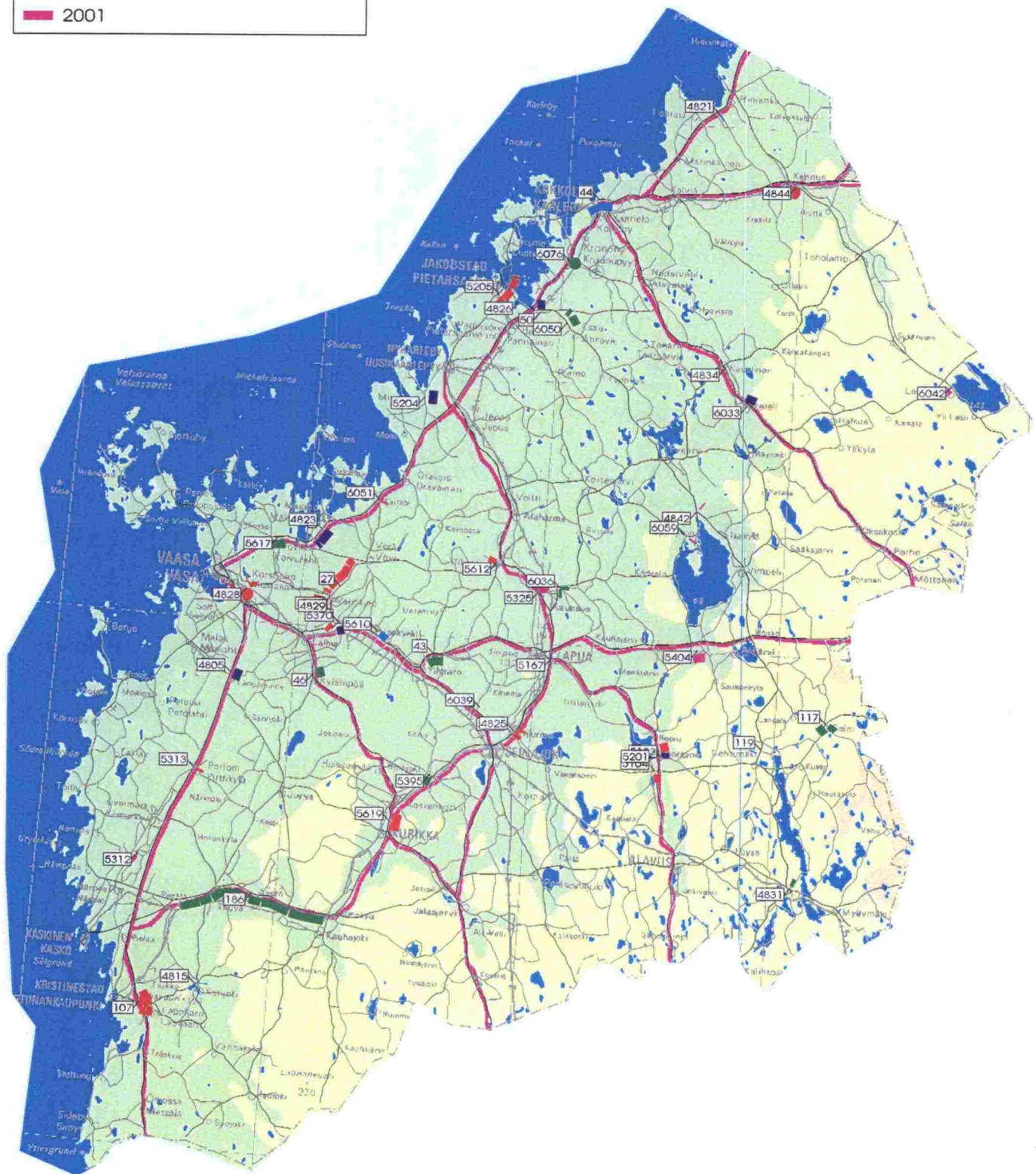
... 1997

1998

1999

2000

2001



Telden peruspar.investoinnit, aloitusvuosi
Grundförbättr.investeringar i vägar, börjar

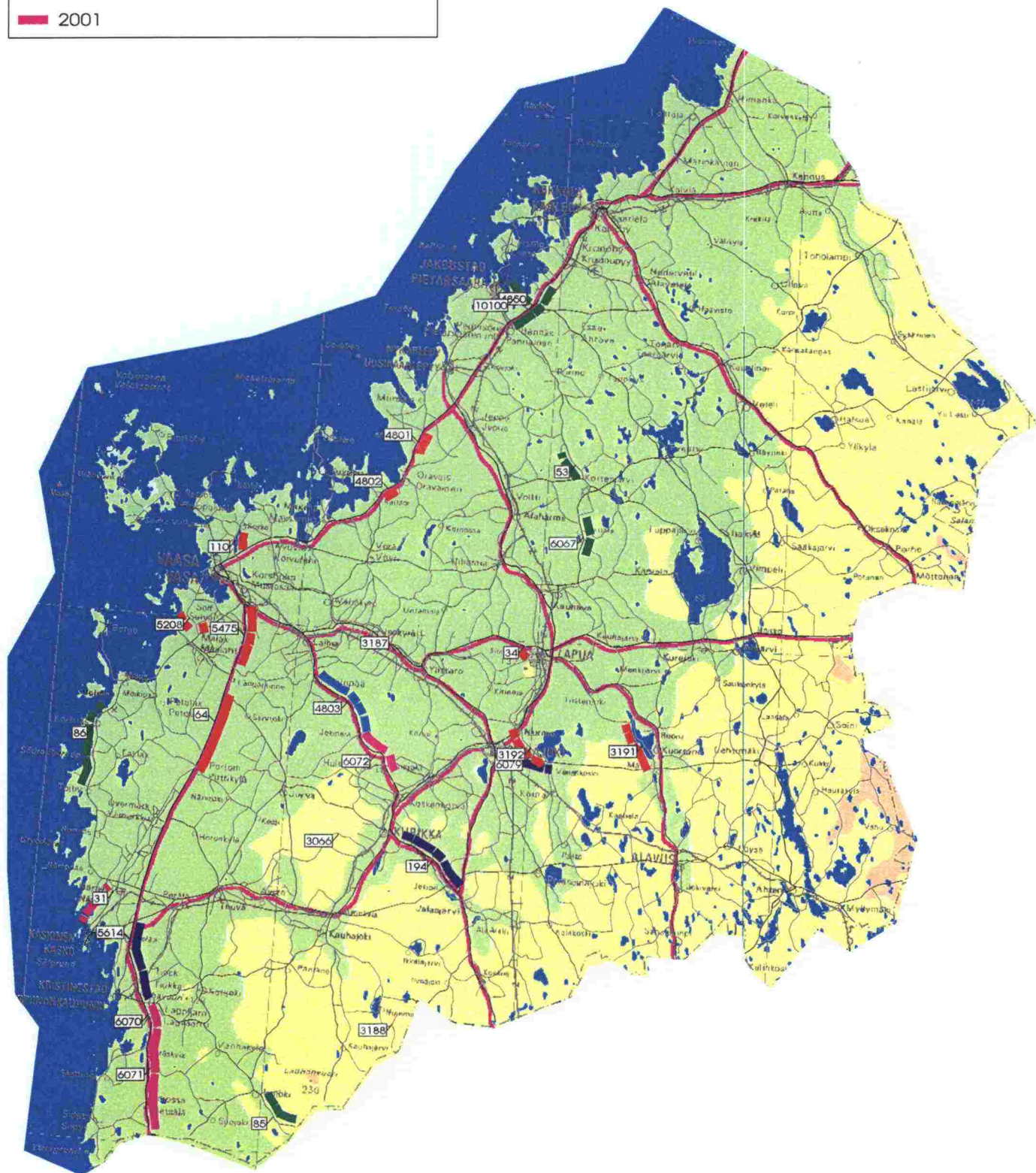
... 1997

1998

1999

2000

2001



Siltojen uusinvest. ja peruskorj., aloitusvuosi
 Nylinvest. och grundförbättr. i broar, börjar

- ... 1997
- 1998
- 1999
- 2000
- 2001

